

大阪市における建築物の  
駐車施設設置基準の見直し（案）

大阪市計画調整局

令和 8 年 2 月

## 目 次

はじめに（背景と駐車実態）	1
1 附置義務制度の基準見直しについて	2
（1）建築物における駐車施設の附置等に関する条例について	2
（2）大阪市共同住宅の駐車施設に関する指導要綱について	2
2 大阪市における交通や駐車施設の状況	3
（1）大阪市の交通状況	3
① 自動車保有台数	3
② 自動車利用割合	3
③ 自動車交通量	4
④ 渋滞状況	4
⑤ 駐車場所別駐車台数	5
（2）駐車施設の状況	6
① 駐車場整備状況	6
② 駐停車違反の取締り件数	6
③ 有料駐車場数および台数	7
3 駐車施設利用等の実態調査の実施と結果	8
（1）駐車需給バランス調査	8
（2）駐車実態調査概要	10
①附置義務条例の対象となる建築物の調査概要	10
②共同住宅指導要綱の対象となる建築物の調査概要	11
（3）駐車実態調査結果	12
① 附置義務条例の対象となる建築物の調査結果	12
ア) 商業系施設（特定用途）における駐車施設利用状況	12
イ) 事務所系施設（特定用途）における駐車施設利用状況	12
ウ) 工場、倉庫などの施設（特定用途）における駐車施設利用状況	13
エ) 共同住宅、専門学校などの施設（非特定用途）における駐車施設利用状況	13
② 共同住宅指導要綱の対象となる建築物の調査結果	14
4 附置義務制度の設置基準等の見直しについて	15
（1）建築物における駐車施設の附置義務条例の見直し	15
① 駐車施設の設置基準	15
ア) 四輪車設置基準	15

イ) 荷さばき駐車設置基準.....	20
（2） 附置義務条例の柔軟な運用.....	28
① 大規模な事務所の特例に係る大規模低減.....	28
② 大規模な共同住宅の特例に係る大規模低減.....	28
③ 共同駐車場の基準緩和（建築敷地から敷地外駐車施設までの距離）.....	29
④ 公共交通利用促進等による附置義務台数の緩和策.....	29
⑤ 地域ルールの制度化.....	30
（3） 建築物における駐車施設の附置義務条例の見直し（自動二輪車）.....	33
① 自動二輪車駐車施設の設置基準.....	33
② 附置義務条例の柔軟な運用.....	35
（4） 共同住宅における駐車施設の指導要綱の見直し.....	36
① 駐車施設の設置基準.....	36
ア) 四輪車設置基準.....	36
イ) 自動二輪車設置基準.....	38
5 今後の駐車施設設置基準の見直しの考え方.....	41
6 参考資料編.....	42

## はじめに（背景と駐車実態）

---

近年、高齢化社会の到来や若者の車離れ、社会経済情勢の変化から、大阪市内の自動車利用は減少している一方で、宅配需要の増加などにより荷さばきスペースの必要性が高まるなど、本市における駐車を取り巻く環境は大きく変化しています。

また、令和4年12月に策定された「大阪のまちづくりグランドデザイン」においても、大都市大阪のめざすべき都市像を「未来社会を支え、新たな価値を創造し続ける、人を中心のまちづくり」とし、「人」を重視した「拠点形成と魅力ある生活圏の創造」の実現に向けたまちづくりをめざすこととしております。

こうした状況の変化を踏まえ、大阪市では、令和7年2月及び9月に「大阪市駐車施策に係る有識者会議」を開催し、建築物における駐車施設の設置基準の見直しをはじめ、荷さばき駐車施設の義務化、個別の建築物や地区が利用できる制度の拡充などに関して、学識経験者等からの意見もいただきながら、「大阪市における建築物の駐車施設設置基準の見直し案」を取りまとめました。

この駐車施設設置基準の見直し案やその考え方について、さらに市民のみなさまから幅広いご意見をいただくため、パブリック・コメントを実施し、駐車施設設置基準の見直しに反映させております。

# 1 附置義務制度の基準見直しについて

---

## （1）建築物における駐車施設の附置等に関する条例について

昭和 30 年代から自動車保有台数の増加に伴い、特に大都市においては自動車交通量とともに路上駐車が増加し、交通困難な状況から路上駐車の規制と駐車施設の整備の必要性が認識され、昭和 32 年 5 月に駐車場法が制定されました。

本市においても、駐車場法に基づいて昭和 39 年 6 月に「建築物における駐車施設の附置等に関する条例（以下「附置義務条例」という）」を制定し、商業施設やホテルなどの集客施設をはじめ、オフィスビルやマンションなど、一定規模以上の建築物の建築等をする際に必要な自動車駐車施設の設置を義務付けています。この附置義務条例においては、これまで、自動車交通量が増加し、道路上の違法駐車が社会問題になっていた平成 2 年 4 月には設置基準を強化し、その後の駐車需要が減少傾向にあった平成 16 年 4 月には設置基準を緩和、平成 20 年 6 月には自動二輪車の駐車施設の基準を新たに追加、平成 26 年 7 月には建築物における駐車場や車庫の設置基準の緩和や駐車場の集約化の促進などを行ってきました。

近年においては、少子高齢化や社会経済情勢の変化だけでなく、自動運転や MaaS、オンドマンドバス等の推進、カーシェアリングの普及により駐車需要が減少傾向にある一方で、多様なモビリティの駐車環境整備が必要となっています。

こうした状況の中、本市では、都心部や周辺地区において附置義務条例で整備されている駐車施設について、利用状況等の実態調査を実施した上で、駐車需要に対応した設置基準への見直し及び荷さばき駐車施設の義務化、また、一律の基準によらず地域特性に応じた駐車施設の配置や基準の設定を可能とする制度の導入などを実施します。

## （2）大阪市共同住宅の駐車施設に関する指導要綱について

マンション等の共同住宅においては、居住者の駐車施設を確保し、周辺道路の違法駐車を防止するため、平成 3 年 4 月に「大阪市共同住宅の駐車施設に関する指導要綱（以下「共同住宅指導要綱」という）」を定め、30 戸以上の共同住宅を建築等する際に、必要な駐車施設が確保できるよう建築主等と協議を行っています。

これまで、路上駐車問題や駐車場需要等に対応して、平成 6 年 6 月には基準強化を、また、平成 20 年 6 月には新たに自動二輪車の基準を追加し、その後の駐車需要が減少傾向にあった平成 26 年 7 月には設置基準を緩和してきました。

近年では、若者の車離れや高齢化社会、また公共交通機関への利用転換等から、特に都心部の共同住宅において車の利用や保有台数が減少傾向にあります。

こうした状況の中、都心部や周辺地区の共同住宅においても、整備されている駐車施設について、利用状況等の実態調査を実施した上で、駐車需要に対応した設置基準への見直しを行います。

## 2 大阪市における交通や駐車施設の状況

### (1) 大阪市の交通状況

#### ① 自動車保有台数

市内の自動車保有台数は、平成 24 年までは減少傾向にありましたが、その後増加傾向に転じています。特に平成 28 年以降、乗用自動車、貨物自動車、バス・特殊車は横ばい状況ですが、軽自動車はほぼ一貫して増加しています。

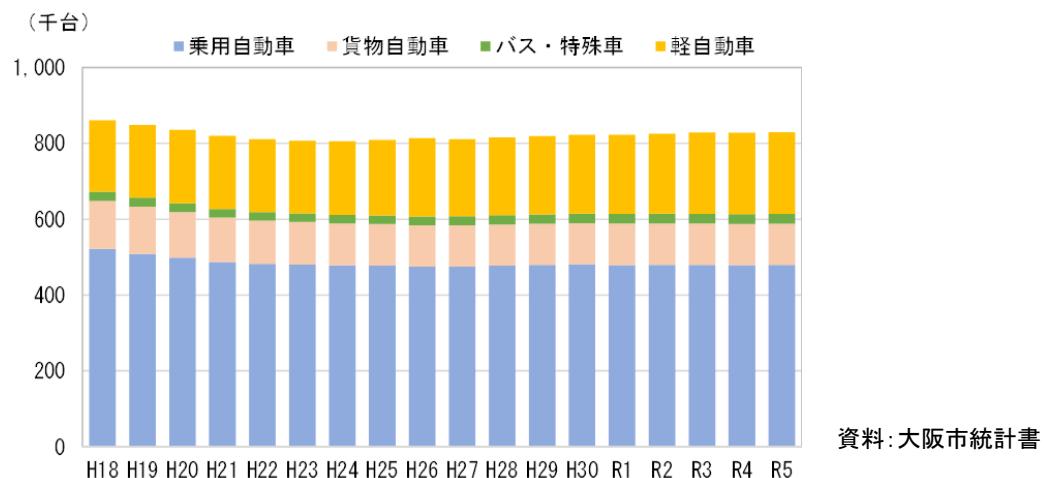


図 2-1 大阪市自動車保有台数の推移 (平成 18 年～令和 5 年)

#### ② 自動車利用割合

発生集中量のトリップ数は減少傾向にあります。そのうち、鉄道や自転車の利用割合は増加していますが、自動車の利用割合は減少しています。

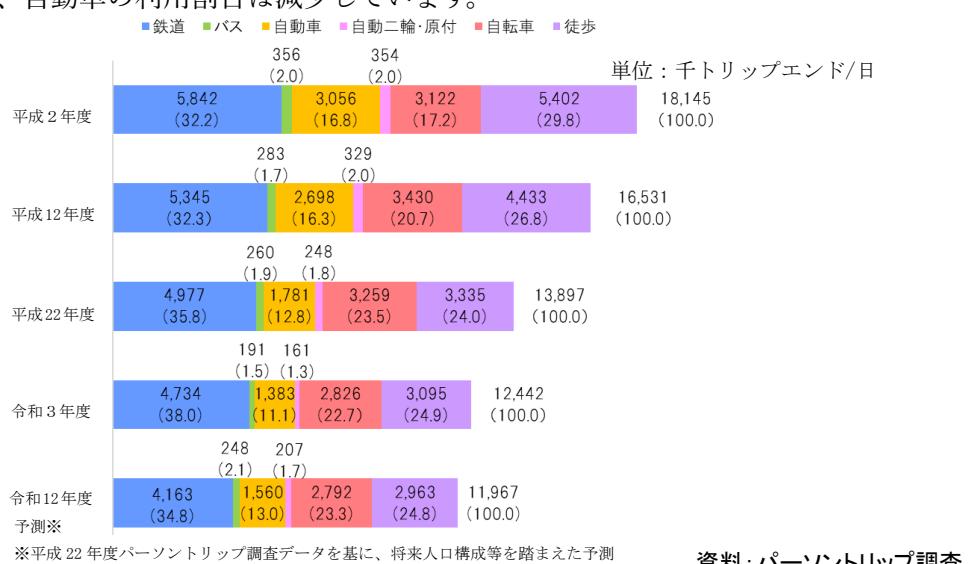


図 2-2 大阪市における発生集中量の手段構成の推移 (平成 2 年度～令和 3 年度)

### ③ 自動車交通量

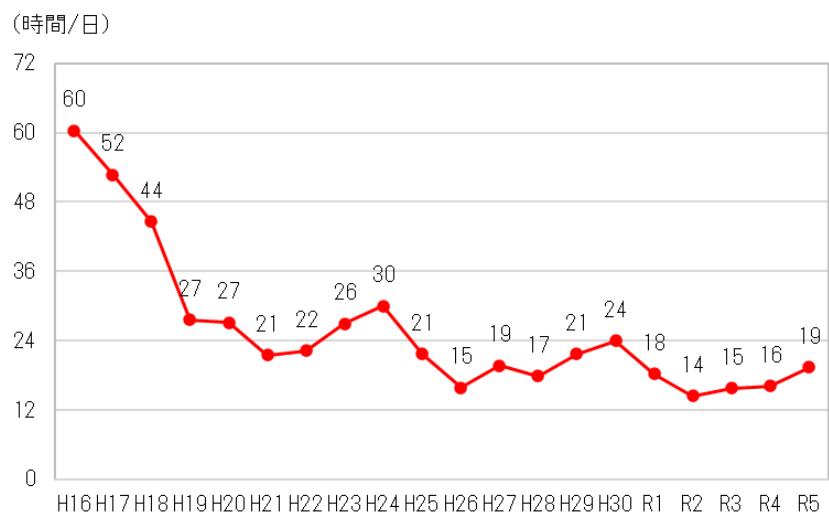
市内の自動車発生集中交通量は、平成 6 年度から小型車、大型車とも年々減少しています。



図 2-3 大阪市内車種別発生集中交通量の推移（平成 6 年度～令和 3 年度）

### ④ 渋滞状況

市内の渋滞状況は平成 19 年にかけて減少した後、近年は横ばい状況が続いています。



資料:大阪市統計書

図 2-4 市内主要交差点の日平均渋滞時間の推移（平成 16 年～令和 5 年）

## ⑤ 駐車場所別駐車台数

市内における自動車駐車場所別駐車台数をみると、最も駐車台数が多い駐車場所は、路外駐車場（無料）で約 73 万台（60.4%）、次に多いのが路上（無料）で 22 万台（17.8%）でした。

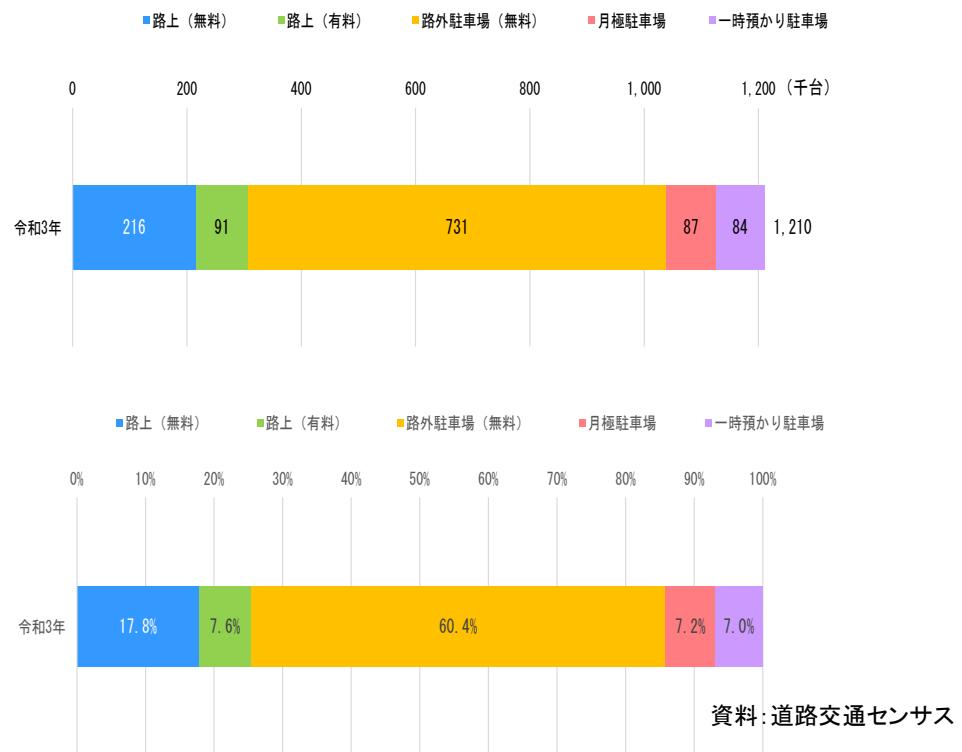
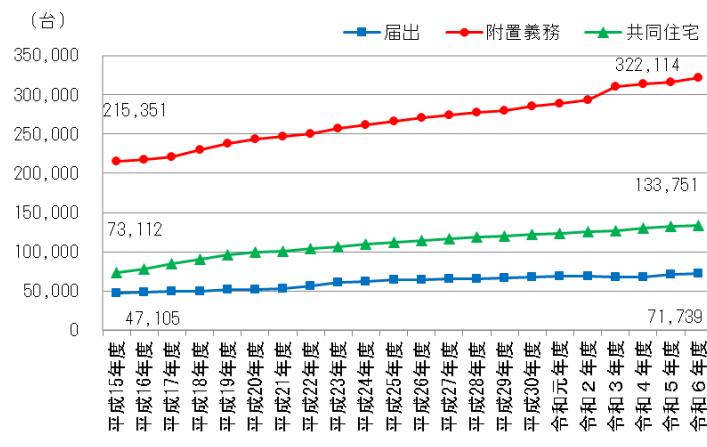


図 2-5 大阪市における駐車場所別駐車状況（令和 3 年）

## （2）駐車施設の状況

### ① 駐車場整備状況

届出駐車場の整備台数は約 7 万台、附置義務駐車場は約 32 万台、共同住宅駐車場は約 13 万台と各駐車場の整備台数は平成 15 年度と比較すると増加しています。



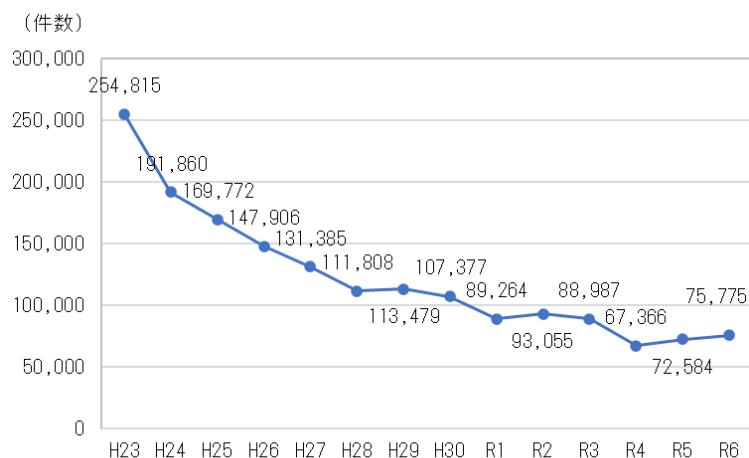
資料:大阪市計画調整局

図 2－6 駐車場の整備台数の推移（平成 15 年度～令和 6 年度）

届出駐車場：駐車場法第 12 条の規定による届出のあった駐車場（一定規模以上の一時貸し駐車場）  
附置義務駐車場：附置義務条例に基づき整備された駐車場  
共同住宅駐車場：共同住宅指導要綱に基づき整備された駐車場

### ② 駐停車違反の取締り件数

市内の駐停車違反による取締り件数は平成 28 年にかけて減少した後、近年は横ばい傾向にあります。



資料:大阪府警「交通白書」

図 2－7 駐停車違反取締状況(放置車両確認標章取付件数)の推移（平成 23 年～令和 6 年）

### ③ 有料駐車場数および台数

有料駐車場数および収容可能台数は、平成 20 年度から増加傾向にありました。平成 30 年度以降は横ばい傾向にあります。

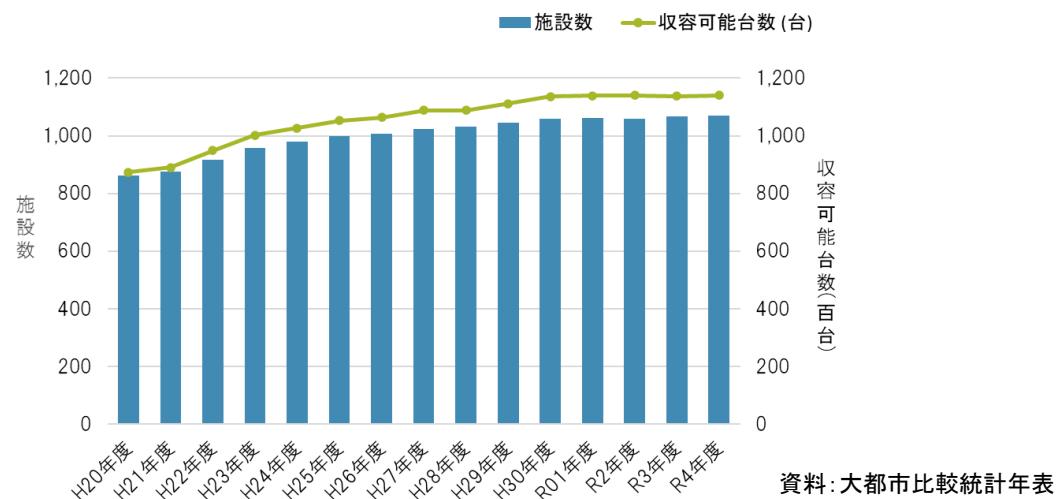


図 2-8 大阪市有料駐車場数と収容可能台数（平成 20 年度～令和 4 年度）

### 3 駐車施設利用等の実態調査の実施と結果

#### (1) 駐車需給バランス調査

道路交通センサス調査（OD調査）から推定される駐車需要と、駐車施設の全数調査結果による供給量をもとに、駐車場整備地区における駐車需給バランスを算出したところ、R3年の調査では、駐車場整備地区においては、駐車施設の不足はなく、特に都心部地区では余裕が生じています。

駐車場整備地区：駐車場法に基づき、自動車交通が著しくふくそうする地区で、道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保する必要があると認められる区域として都市計画に定める地区

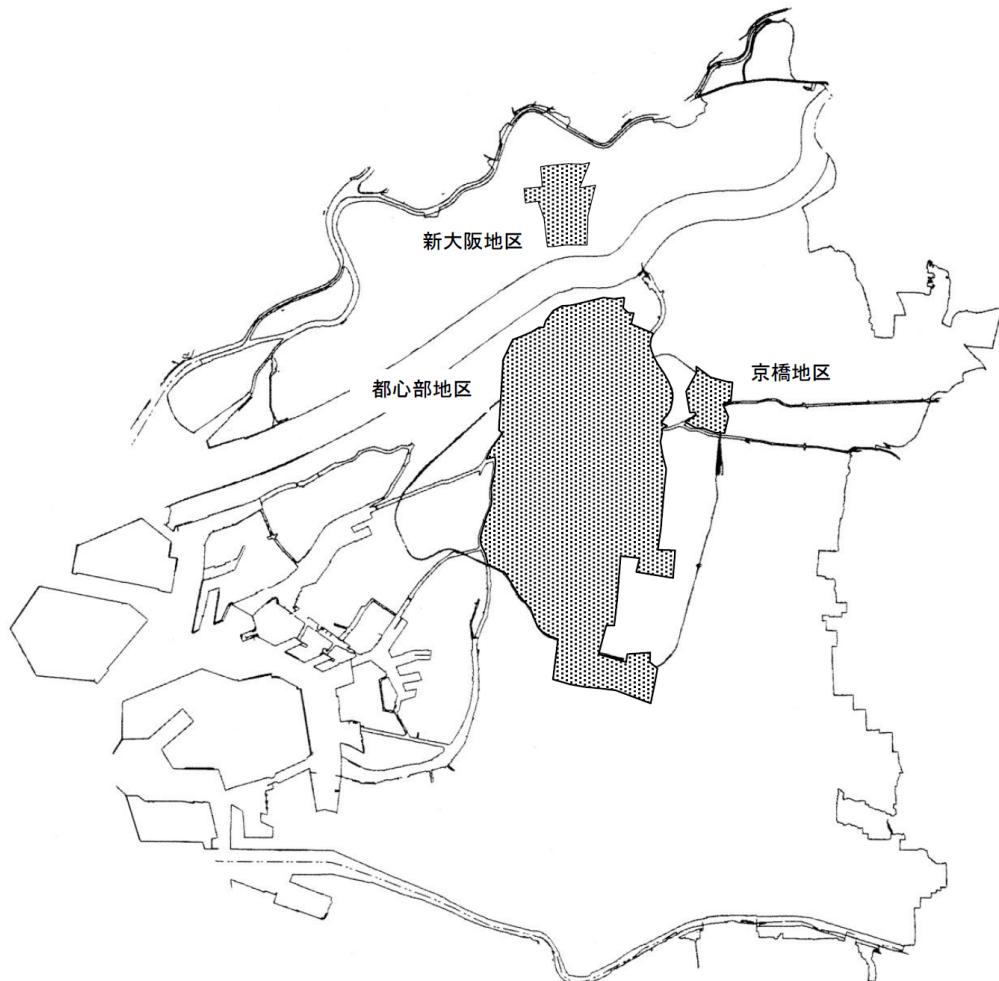
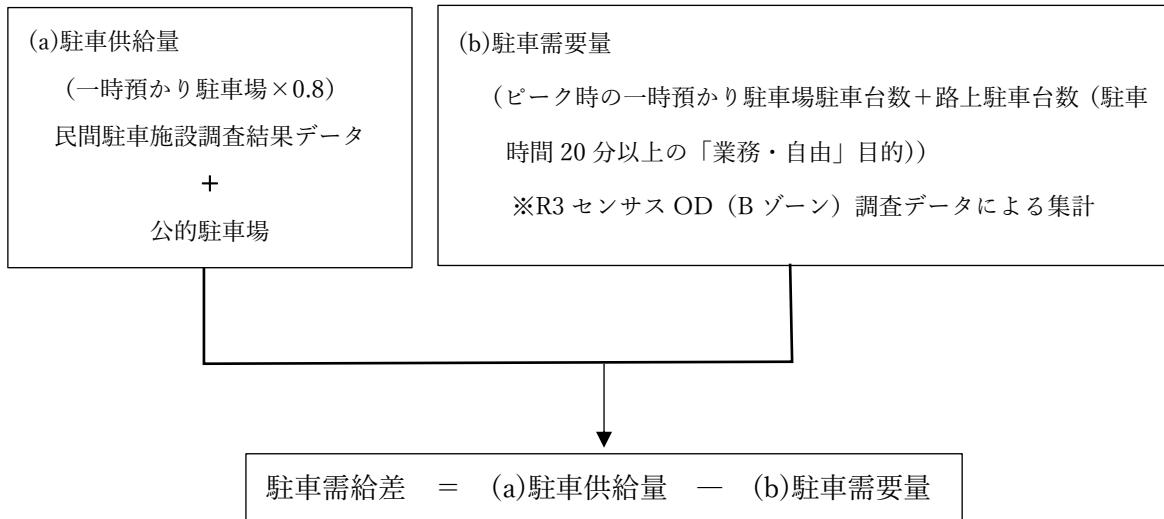


図 3-1 駐車場整備地区

<駐車需給バランス試算フロー>



■調査結果

	駐車供給量×0.8 (a)			駐車需要量* (b)	駐車需給差 (a)-(b)
	民間	公的	計		
都心部地区	51,539 台	4,308 台	55,847 台	24,087 台	31,760 台
京橋地区	1,261 台	0 台	1,261 台	332 台	929 台
新大阪地区	4,029 台	334 台	4,363 台	585 台	3,778 台
合計	56,829 台	4,642 台	61,471 台	25,004 台	36,467 台

\* : ピーク時 (1時間) の駐車需給量

## （2）駐車実態調査概要

駐車施設の設置基準の検証のために調査を実施しました。

### ① 附置義務条例の対象となる建築物の調査概要

#### ■調査目的

建築物における駐車施設（四輪車、自動二輪車）の利用状況等の把握

#### ■調査範囲

大阪市域内

#### ■調査日時

調査期間：令和2年11月9日（月）～12月1日（火） 平日実施

（11月10日（火）～11月20日（金）：阪神高速環状線通行止めのため「北区、中央区」は調査しない）

調査時間：13:00～15:00

#### ■調査対象施設

主な交通結節点の周辺で延べ床面積が10,000m<sup>2</sup>を超える建築物及び

市内各地で延べ床面積2,000m<sup>2</sup>を超え10,000m<sup>2</sup>以下の建築物

#### ■調査内容

駐車場設置台数、駐車場利用台数、駐車場構造等

#### ■調査方法

調査員による目視調査（目視が困難な場合は管理人員等への聞き取り調査）

#### ■調査件数

308件

## ② 共同住宅指導要綱の対象となる建築物の調査概要

### ■調査目的

共同住宅における駐車施設（四輪車、自動二輪車）の利用状況等の把握

### ■調査範囲

大阪市域内

### ■調査日時

調査期間：令和3年12月3日（金）～令和4年2月4日（金） 平日実施

調査時間：9:00～17:00

### ■調査対象施設

共同住宅指導要綱対象施設

### ■調査内容

駐車場設置台数、駐車場利用台数、駐車場構造等

### ■調査方法

調査員による目視調査（目視が困難な場合は管理人員等への聞き取り調査）

### ■調査件数

503件

### (3) 駐車実態調査結果

#### ① 附置義務条例の対象となる建築物の調査結果

##### ア) 商業系施設（特定用途）における駐車施設利用状況

駐車率は四輪車が40%程度、二輪車が20~30%程度と総じて低くなっています。

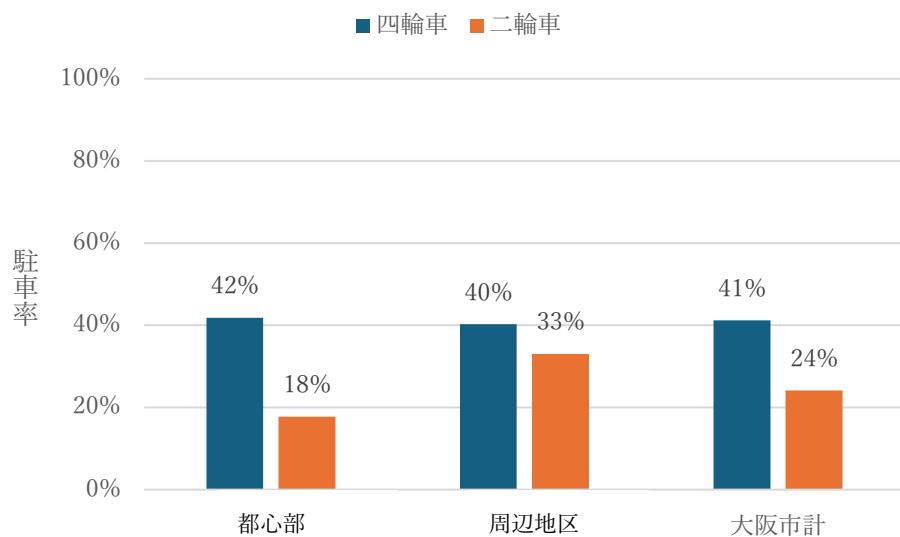


図3-2 商業系施設（特定用途）駐車施設利用状況

##### イ) 事務所系施設（特定用途）における駐車施設利用状況

駐車率は四輪車が40%程度、二輪車が20%程度と総じて低くなっています。

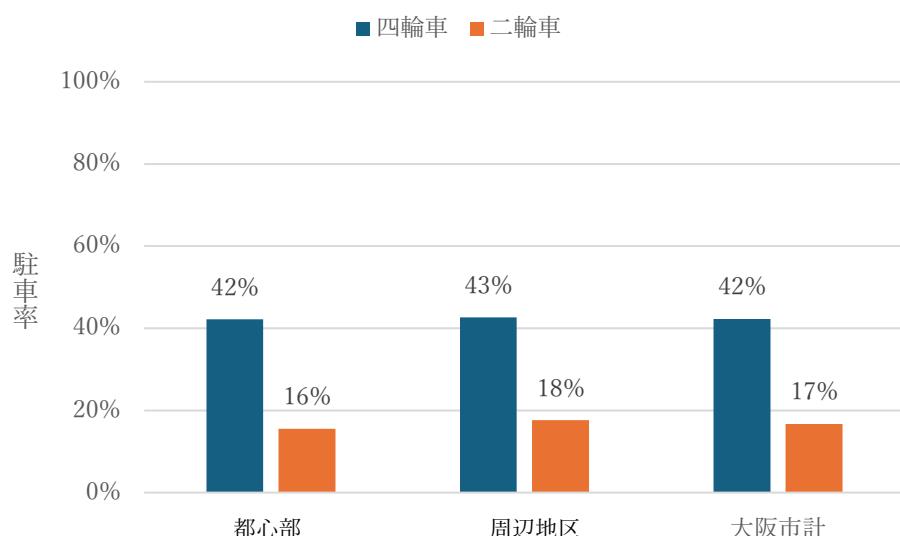


図3-3 事務所系施設（特定用途）駐車施設利用状況

ウ) 工場、倉庫などの施設（特定用途）における駐車施設利用状況

都心部と周辺地区でバラつきもありますが、特に都心部の四輪車が40%程度、周辺地区的二輪車が20%程度と低くなっています。総じてみても5割以下となっています。

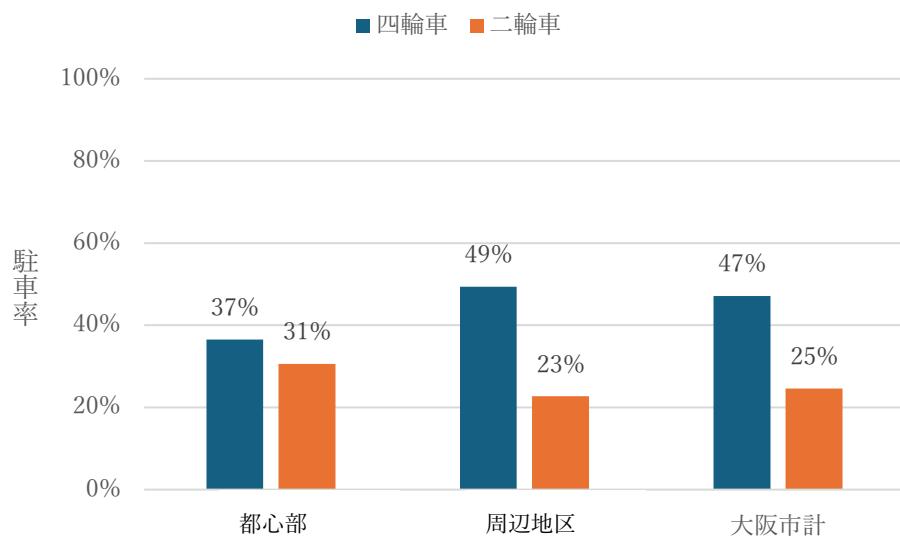


図3-4 工場・倉庫などの施設（特定用途）駐車施設利用状況

エ) 共同住宅、専門学校などの施設（非特定用途）における駐車施設利用状況

敷地内の駐車率は50%となっています。

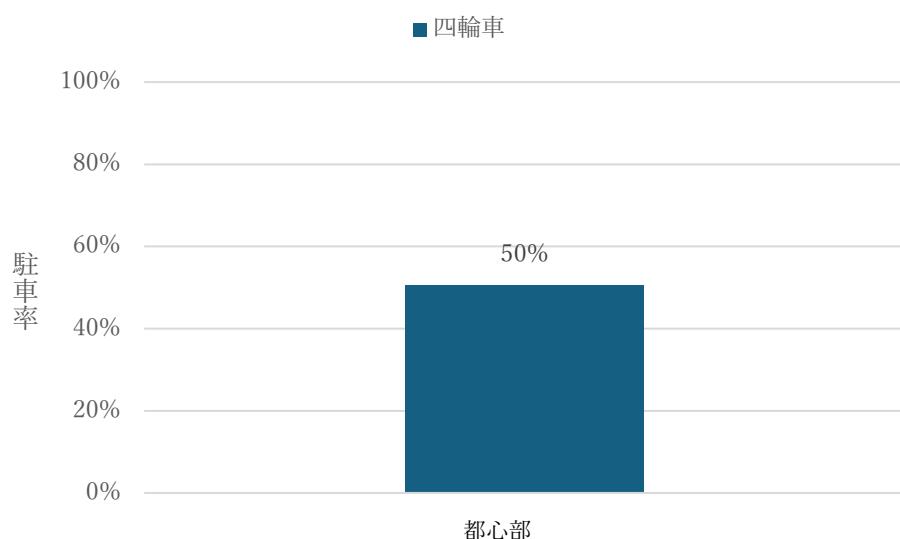


図3-5 共同住宅、専門学校などの施設（非特定用途）駐車施設利用状況

## ② 共同住宅指導要綱の対象となる建築物の調査結果

### 共同住宅（形式別）四輪車・二輪車保有状況

ワンルーム形式の共同住宅における四輪車保有率は、都心部、周辺地区のいずれも低く、特に都心部では4%となっています。二輪車についても同様の傾向にあり、都心部では2%、周辺地区では4%となっています。

ファミリー形式では、四輪車保有率はワンルーム形式と比較するといずれも高く、特に周辺地区では34%となっています。二輪車については、都心部では3%、周辺地区では7%と低くなっています。

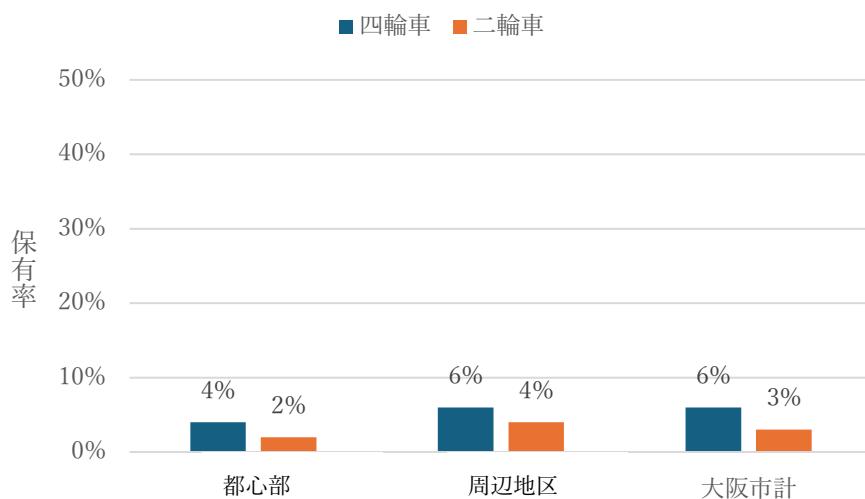


図3-6 共同住宅（ワンルーム形式）保有率の状況

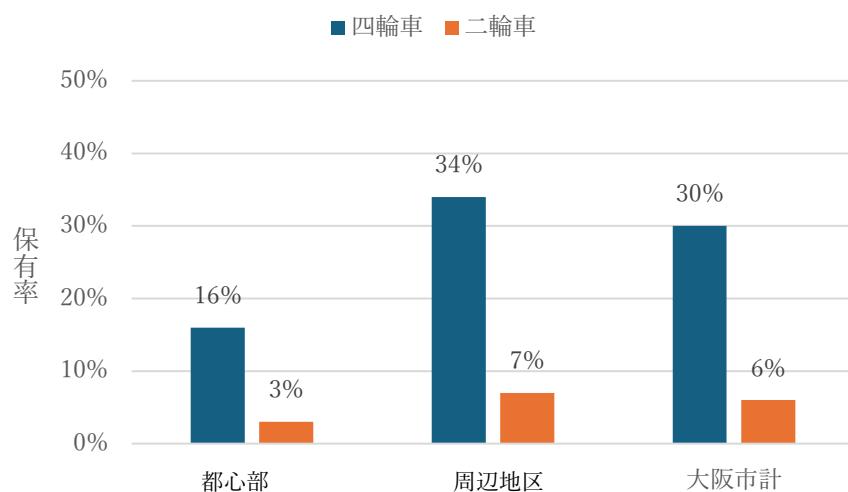


図3-7 共同住宅（ファミリー形式）保有率の状況

## 4 附置義務制度の設置基準見直しについて

### (1) 建築物における駐車施設の附置義務条例見直し

#### ①駐車施設の設置基準

##### ア) 四輪車設置基準

道路交通センサス調査（R3）結果と土地利用現況調査（R3）結果から、駐車需要原単位を算出したところ、都心部（駐車場整備地区や商業地域、近隣商業地域）の特定用途において、駐車需要が現在の設置基準を下回っています。

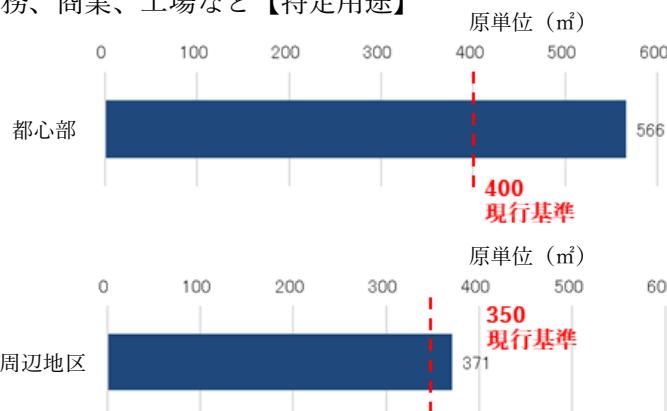
この調査結果に基づいて、設置基準を見直します。

#### ■原単位算出結果

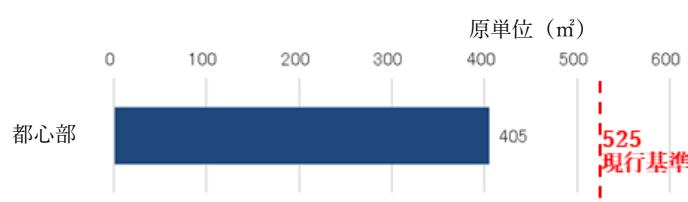
原単位を把握するため、令和3年道路交通センサス調査によるトリップ目的建築物別の駐車需要と、令和3年土地利用現況調査による建物用途別建築物の延床面積より、駐車需要1台当たりの延床面積（原単位）を試算しました。

$$\text{原単位} = \text{建物延床面積} \div \text{建物施設別集中台数}$$

##### ・業務、商業、工場など【特定用途】



##### ・共同住宅など【非特定用途】



## 【設置基準の原単位（案）】

（原単位設定の考え方）

上記において算出した原単位（駐車需要 1 台当たりの延床面積）を基に、以下のとおり設置基準の原単位とします。

- ・都心部における特定用途については、現行基準  $400\text{ m}^2$  に比べ、 $566\text{ m}^2$  と駐車需要の方が低いことから、新たな基準を非特定用途とのバランスも考慮して  $525\text{ m}^2$  とします。
- ・一方、都心部以外の周辺地区の特定用途では、現行基準  $350\text{ m}^2$  のままとします。
- ・都心部の非特定用途については、現行基準  $525\text{ m}^2$  に比べ駐車需要の方が高いことから、基準については現行を維持します。

### 【現行の基準】

	特定用途 <sup>*1</sup>	非特定用途 <sup>*2</sup>
駐車場整備地区 商業地域 近隣商業地域 (以下、駐車場整備地区等という)	$400\text{ m}^2$	$525\text{ m}^2$
周辺地区	$350\text{ m}^2$	対象外

### 【見直し（案）】



	特定用途 <sup>*1</sup>	非特定用途 <sup>*2</sup>
駐車場整備地区等	<u><math>525\text{ m}^2</math></u>	$525\text{ m}^2$
周辺地区	$350\text{ m}^2$	対象外

\* 1 特定用途とは駐車場法施行令第 18 条で次のように定められています。

劇場、映画館、演芸場、観覧場、放送用スタジオ、公会堂、集会場、展示場、結婚式場、斎場、旅館、ホテル、料理店、飲食店、待合、キャバレー、カフェ、ナイトクラブ、バー、舞踏場、遊技場、ボーリング場、体育館、百貨店その他の店舗、事務所、病院、卸売市場、倉庫及び工場とする。]

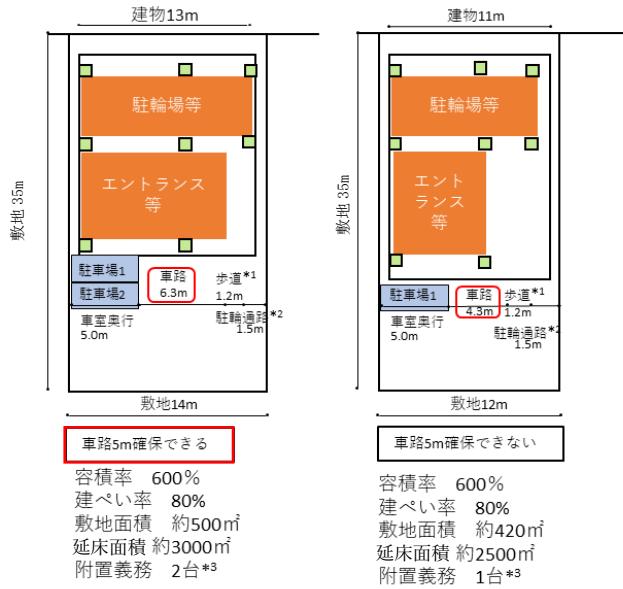
\* 2 非特定用途とは特定用途以外の用途（共同住宅、社会福祉施設、学校等）をいいます。

## ■駐車場法施行令改正に伴う対応

令和 7 年 3 月の駐車場法施行令改正(令和 8 年 4 月 1 日施行)により、共同住宅が特定用途に位置付けられました。大阪市において、共同住宅に他の特定用途（店舗・事務所等）と同様の附置義務原単位等が適用されることがないよう、現状維持のための条例改正を行います。

## ■条例対象規模の下限の見直し

車路を設けず前面道路に直接出入りする串刺し駐車場による出入口の乱立を減らし、自動車と歩行者の交錯を抑え、交通安全の確保を図るとともに、街並みの連続性への寄与も考慮し、延床面積が 3,000 m<sup>2</sup>を超える建築物を対象とします。



\* 1 「大阪市ひとにやさしいまちづくり整備要綱」の敷地内通路の整備基準

\* 2 「大阪市自転車駐車場の附置等に関する条例施行規則」の通路の基準

\* 3 R3センサステータをもとに見直した原単位を用いて算定

※大阪市都心部では概ね70m四方の街区が形成されており、背割りを考慮して建築物敷地の奥行は概ね35mと想定

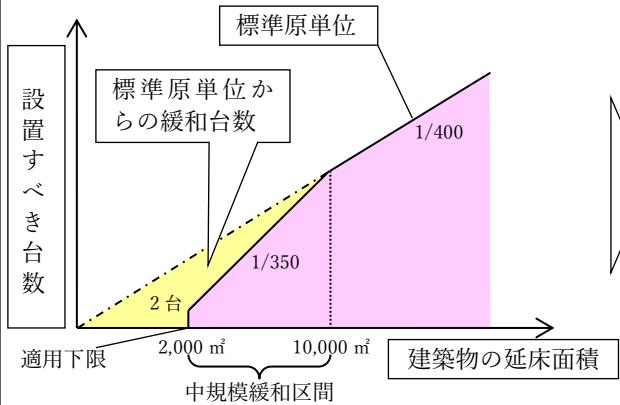
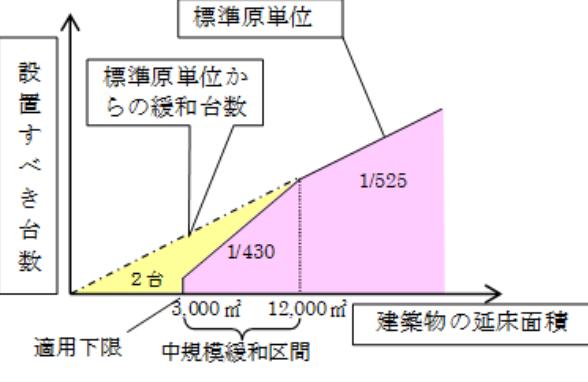
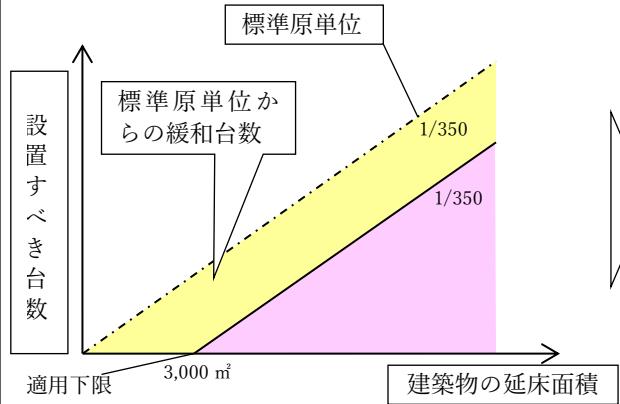
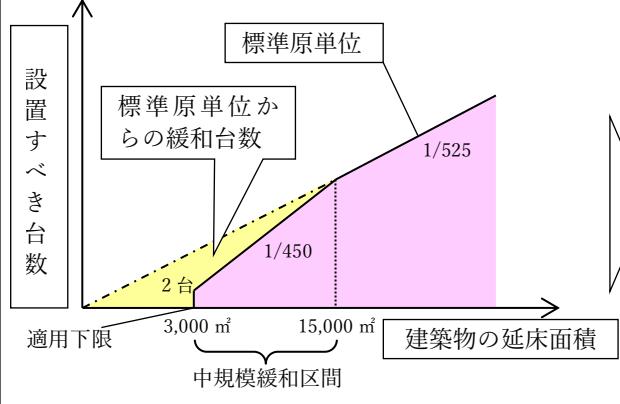
図 4-1 条例対象規模下限のイメージ

## 【見直し(案)】

条例対象 駐車場整備地区等

延床面積 2,000 m<sup>2</sup>を超えるもの ⇒ 延床面積 **3,000 m<sup>2</sup>**を超えるもの

(延床面積 3,000 m<sup>2</sup>～12,000 m<sup>2</sup>の建築物における附置義務原単位の緩和)

	現行の附置義務条例	新たな附置義務条例
駐車場整備地区等・特定用途		
周辺地区・特定用途		現行のまま
駐車場整備地区等・非特定用途		現行のまま

これまでも、附置義務条例の対象となる建築物について、延床面積が比較的小さい 2,000 m<sup>2</sup>～10,000 m<sup>2</sup>の建築物においては、その敷地規模等を考慮して標準原単位から緩和しています。今回の見直しについても、下限を 3,000 m<sup>2</sup>に引き上げた上で、3,000 m<sup>2</sup>～12,000 m<sup>2</sup>の建築物において、延床面積に応じて 1～5 台緩和します。

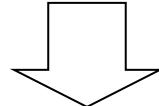
【附置義務設置基準（案）】

（現行の設置基準）

（単位：m<sup>2</sup>）

建築物 の用途 地域・地区	特定用途		非特定用途	
(1) 駐車場整備地区等	延床面積が2,000m <sup>2</sup> をこえ10,000m <sup>2</sup> <u>(延床面積) - 1500</u> 350 →切上げ台数	延床面積が10,000m <sup>2</sup> をこえる部分 <u>(延床面積)</u> 400 →切上げ台数	延床面積が3,000m <sup>2</sup> をこえ15,000m <sup>2</sup> <u>(延床面積) - 2250</u> 450 →切上げ台数	延床面積が15,000m <sup>2</sup> をこえる部分 <u>(延床面積)</u> 525 →切上げ台数
(2) 周辺地区 [(1)以外]	延床面積が3,000m <sup>2</sup> をこえるもの <u>(延床面積) - 3000</u> 350 →切上げ台数			対象外

（見直し設置基準（案））



※赤字が見直し変更箇所

建築物の 用途 地域・地区	特定用途		非特定用途	
(1) 駐車場整備地区等	延床面積が3,000m <sup>2</sup> をこえ12,000m <sup>2</sup> <u>(延床面積) - 2150</u> 430 →切上げ台数	延床面積が12,000m <sup>2</sup> をこえる部分 <u>(延床面積)</u> 525 →切上げ台数	延床面積が3,000m <sup>2</sup> をこえ15,000m <sup>2</sup> <u>(延床面積) - 2250</u> 450 →切上げ台数	延床面積が15,000m <sup>2</sup> をこえる部分 <u>(延床面積)</u> 525 →切上げ台数
(2) 周辺地区 [(1)以外]	延床面積が3,000m <sup>2</sup> をこえるもの <u>(延床面積) - 3000</u> 350 →切上げ台数			対象外

### イ) 荷さばき駐車設置基準

これまで大阪市では、荷さばき駐車施設の設置は任意としつつ、四輪車附置義務台数に2倍にして参入可能（換算後で10台を上限）として設置を促進してきましたが、近年の貨物自動車等の荷物の積卸し等に伴う路上駐車への対策や住宅への配送需要の増加を踏まえ、敷地面積が600m<sup>2</sup>を超える建築物（共同住宅は敷地面積600m<sup>2</sup>を超え、かつ戸数70戸以上の建築物）における、荷さばき駐車施設の附置に関する規定を追加します。

### ■原単位算出結果

荷さばき駐車施設の原単位について、国の設定方法を参考に、道路交通センサスによるトリップ目的別建築物別の駐車需要と、土地利用現況調査による用途別建築物の延床面積を用いて、原単位となる駐車需要1台当たりの延床面積を試算しました。

$$\text{原単位} = \frac{\text{建物延床面積}}{\text{小型・普通貨物車のピーク2時間施設集中台数} \times (\text{駐車時間(分)} \div 120 \text{ (分)})}$$

駐車時間は安定性を考慮し、単純平均値の駐車時間ではなく、85%タイル値<sup>※</sup>を使用しました。

※駐車時間を短い順番から並べた場合に、全体の85%が含まれる時間です。例えば、100台の荷さばき車の駐車時間を短いものから順番に並べた場合、85番目の時間（上から16番目の時間）になります。

#### ・業務、商業、工場など【特定用途】

##### i) 駐車場整備地区等 用途別の原単位（百貨店その他の店舗）



図4-2 駐車場整備地区等 百貨店その他の店舗 原単位

・R3センサスによる算定値3,667m<sup>2</sup>を参考に、4,000m<sup>2</sup>に設定します。

ii) 駐車場整備地区等 用途別の原単位 (事務所)



図 4-3 駐車場整備地区等 事務所 原単位

- ・R3 センサスによる算定値 7,897 m<sup>2</sup>を参考に、8,000 m<sup>2</sup>に設定します。

iii) 駐車場整備地区等 用途別の原単位 (その他特定用途)



図 4-4 駐車場整備地区等 その他特定用途 原単位

- ・R3 センサスによる算定値 4,910 m<sup>2</sup>を参考に、5,000 m<sup>2</sup>に設定します。
- ・なお、駐車場整備地区等の「その他特定用途」及び周辺地区の原単位設定における集計では、駐車場整備地区等での届出が極めて少ない等の理由から工場・作業所を除いています。

iv) 駐車場整備地区等・周辺地区 用途別の原単位（共同住宅）

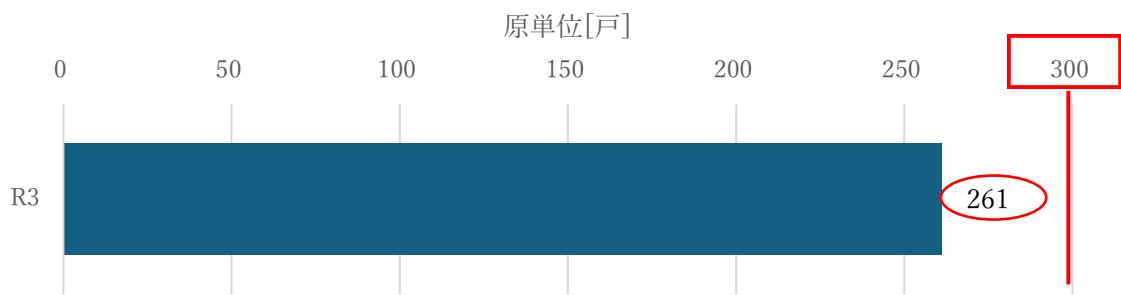


図4-5 駐車場整備地区等 共同住宅 荷さばき駐車原単位

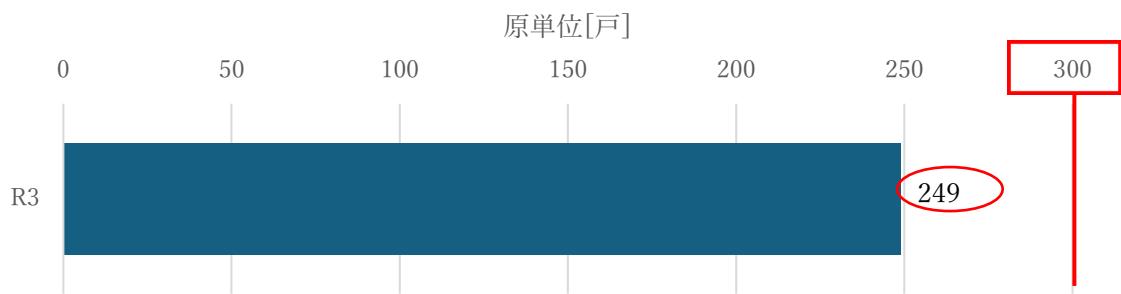


図4-6 周辺地区 共同住宅 荷さばき駐車原単位

- ・荷さばき駐車原単位について、駐車場整備地区等と周辺地区との差は小さくなっています。
- ・R3 センサスによる算定値（駐車場整備地区等）261戸、（周辺地区）249戸を参考に、（駐車場整備地区等）300戸、（周辺地区）300戸に設定します。

v) 周辺地区の原単位（特定用途）

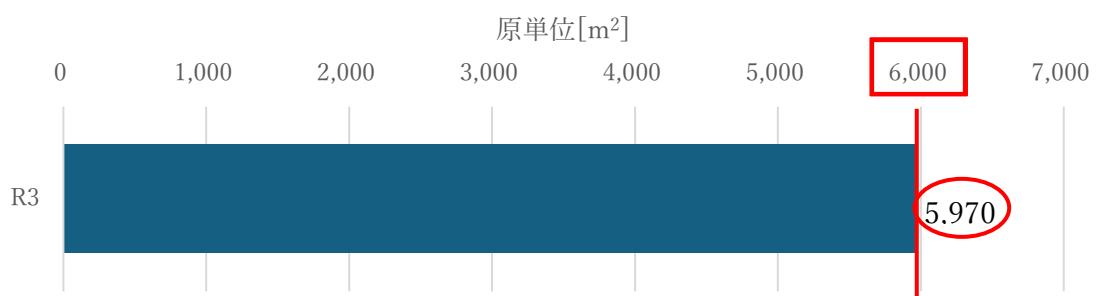
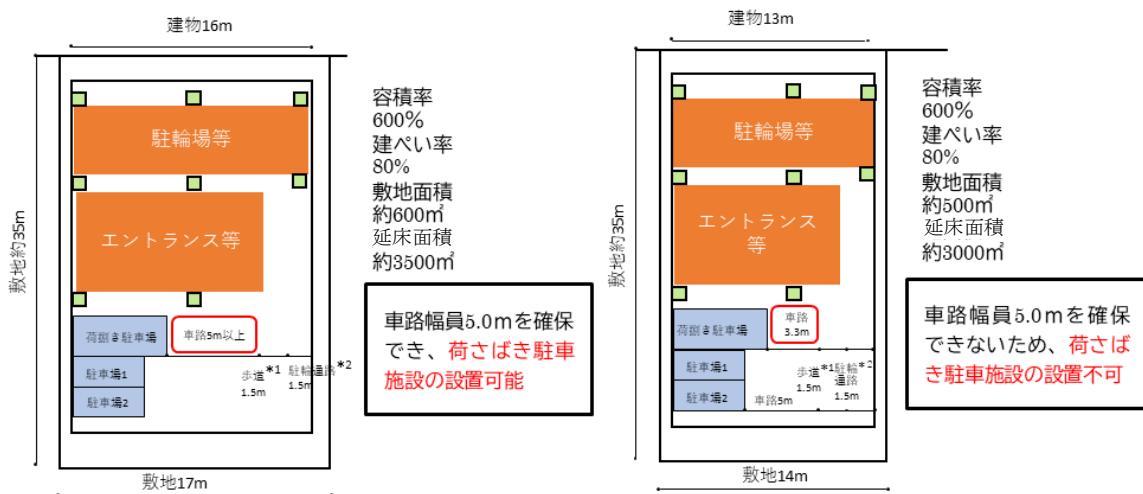


図4-7 周辺地区 特定用途 荷さばき駐車原単位

- ・R3センサスによる算定値5,970m<sup>2</sup>を参考に、6,000m<sup>2</sup>に設定します。
- ・なお、周辺地区は、敷地面積に対して建築面積の占める割合が小さく、駐車施設の配置にも余裕が見られることなどから、必要最低限の基準とするため、ボリュームゾーンである中央値を駐車時間の代表値とみなします。

### ■条例対象規模の下限の設定

車路を設けず前面道路に直接出入りする串刺し駐車場による出入口の乱立を減らし、自動車と歩行者の交錯を抑え、交通安全の確保を図るとともに、街並みの連続性への寄与も考慮し、敷地面積が600m<sup>2</sup>を超える建築物を対象とします。共同住宅については、これに加えて、住戸数が70戸以上の建築物を対象とします。



\*1 「大阪市ひにやさしいまちづくり整備要綱」の敷地内通路の整備基準

\*2 「大阪市自転車駐車場の附置等に関する条例施行規則」の通路の基準

条例対象規模の下限について検討のため、附置義務台数（四輪）を確保し、容積率600%、建ぺい率80%の想定で、荷さばき駐車施設（2t トラック 1台）が敷地内に設置可能かを検証した。

※大阪市都心部では概ね70m四方の街区が形成されており、背割りを考慮して建築物敷地の奥行は概ね35mと想定

図4-8 荷さばきの条例対象規模下限のイメージ

### 【設置基準の原単位（案）】

駐車場整備地区等			周辺地区		
敷地面積が600m <sup>2</sup> を超えるもの			敷地面積が600m <sup>2</sup> を超えるもの		
百貨店その他の店舗	事務所	その他特定用途	共同住宅	特定用途	共同住宅
(延床面積) 4,000 →切り捨て台数	(延床面積) 8,000 →切り捨て台数	(延床面積) 5,000 →切り捨て台数	(住戸数) 300 →切り捨て台数	(延床面積) 6,000 →切り捨て台数	(住戸数) 300 →切り捨て台数

(参考) 【駐車時間 : R3 センサス】

駐車場整備地区等				周辺地区	
百貨店その他の 店舗 : 30分	事務所 : 30分	その他の 用途 : 50分	共同住宅 : 90分	特定用途 : 13分※	共同住宅 : 85分

※周辺地区の特定用途は、駐車時間を中央値とします。

- ・荷さばき駐車施設を附置する場合、荷さばき駐車施設は来客などの一般車両に比べてピーク時間内に車両が頻繁に入れ替わるため、車両の入れ替わりの頻度を加味して、その台数を 2 倍に換算して四輪車の附置義務台数の内数に含めることとします。

### ■荷さばき駐車施設の台数の算定

- ・条例対象規模以上の建築物を計画される場合は、延床面積を用途ごとに設定される原単位で除して、小数点以下を切捨てた台数に附置義務を課します。
- ・一建物に 2 以上の用途がある場合は、用途ごとの延床面積をそれぞれの原単位で除した台数（共同住宅の住戸数が 70 戸未満の場合は 0）を合計したのち、小数点以下を切り捨てとします。
- ・条例対象規模であっても、算定結果が 0 台となる場合には、荷さばき施設の附置義務を課さないこととします。
- ・荷さばき駐車施設については、荷さばき目的地への近接性が重要となるため、基本的には隔地は認めない方針です。

### ■荷さばき駐車施設の車室規模の見直し

- ・車室部分は標準的な集配車両（2 トン車）に対応できるよう、はり下高さはこれまでの 3 m 以上から 3.2 m 以上とします。
- ・ただし、市内の配送において一定の割合は、軽貨物車を利用していることや、大規模建築物においては、共同集配や館内配送などにより荷さばきの効率化が図られているという実態から、一定規模以上の建築物※においては、附置しなければならない荷さばき駐車施設の一部を普通車区画（幅 2.5m 以上、奥行 6m 以上、はり下高さ 2.1m 以上）の規模とすることを認めます。

【現行】

荷さばき 駐車施設 の基準	幅	3m以上
	奥行き	7.7m以上
	はり下高さ	3m以上

【見直し(案)】

荷さばき 駐車施設 の基準	幅	3m以上
	奥行き	7.7m以上
	はり下高さ	3.2m以上



普通車区画とするもの		
荷さばき 駐車施設 の基準	幅	2.5m以上
	奥行き	6m以上
	はり下高さ	2.1m以上

※荷さばき駐車施設について、一部を普通車区画で整備することができる建築物の規模

- ・駐車場整備地区等において、延面積が 12,000 m<sup>2</sup>を超える建築物
- ・周辺地区で、延面積が 15,000 m<sup>2</sup>を超える建築物

普通車区画で整備することができる荷さばき駐車施設の台数の算定方法

$$\left( \begin{array}{c} ① \\ \text{荷さばき駐車施設} \\ \text{義務台数} \end{array} \right) - \left( \begin{array}{c} ② \\ 2\text{トン車の規格で} \\ \text{整備する台数} \end{array} \right) = \text{普通車区画で整備できる台数}$$

↓

2トン車の規格で整備する台数算定表

建築敷地の 地域地区	建築物の用途	2トン車の規格で整備する台数	
		台数	計算式 ※小数点以下切り捨て ただし、0となるものは切り上げて1とする
駐車場整備地区等	百貨店その他の店舗	1~3台	延床面積 (上限値 12,000 m <sup>2</sup> ) 4,000
	事務所	1台	延床面積 (上限値 12,000 m <sup>2</sup> ) 8,000
	上記以外の特定用途	2台	延床面積 (上限値 12,000 m <sup>2</sup> ) 5,000
	共同住宅	1台	住戸数 (上限値 250戸) 300
周辺地区	特定用途	2台	延床面積 (上限値 15,000 m <sup>2</sup> ) 6,000
	共同住宅	1台	住戸数 (上限値 300戸) 300

普通車区画で整備することができる荷さばき駐車施設の台数の算定方法（再掲）

$$\left( \begin{array}{l} \text{①} \\ \text{荷さばき駐車施設} \\ \text{義務台数} \end{array} \right) - \left( \begin{array}{l} \text{②} \\ \text{2トン車の規格で} \\ \text{整備する台数} \end{array} \right) = \text{普通車区画で整備できる台数}$$

『2トン車の規格で整備する台数算定表』中の建築物の用途について、2以上の区分の用途を有する建築物（以下、混合用途建築物という）の場合は、用途別の按分面積（用途別延床面積（共同住宅は住戸数）の全体延床面積に対する割合で上限延床面積（12,000m<sup>2</sup>または15,000m<sup>2</sup>）を按分したもの）を、表中の『延床面積（共同住宅は住戸数）』に代入し用途ごとに計算したのち、それぞれを合計した数値について小数点以下を切り捨てたものを2トン車の規格で整備する台数とします。ただし、0となる場合は切り上げて1とします。

〈計算例その1〉

駐車場整備地区等、延床面積23,000m<sup>2</sup>（店舗7,000m<sup>2</sup>、事務所3,000m<sup>2</sup>、その他特定用途13,000m<sup>2</sup>）の建築物の場合

$$\text{①の計算} \quad \text{店舗} \quad 7,000 \text{m}^2 \div 4,000 = 1.75$$

$$\text{事務所} \quad 3,000 \text{m}^2 \div 8,000 = 0.375$$

$$\text{その他特定用途} \quad 13,000 \text{m}^2 \div 5,000 = 2.6$$

$$1.75 + 0.375 + 2.6 = 4.725 \Rightarrow \underline{4 \text{台}}$$

$$\text{②の計算} \quad \text{店舗} \quad \left( \frac{7,000 \text{m}^2}{23,000 \text{m}^2} \right) \times 12,000 \div 4,000 \doteq 0.91$$

$$\text{事務所} \quad \left( \frac{3,000 \text{m}^2}{23,000 \text{m}^2} \right) \times 12,000 \div 8,000 \doteq 0.2$$

$$\text{その他特定用途} \quad \left( \frac{13,000 \text{m}^2}{23,000 \text{m}^2} \right) \times 12,000 \div 5,000 \doteq 1.37$$

$$0.91 + 0.2 + 1.37 = 2.48 \Rightarrow \underline{2 \text{台}}$$

$$\text{①}4 \text{台} - \text{②}2 \text{台} = 2 \text{台}$$

以上により、荷さばき駐車施設の附置義務4台のうち、普通車区画で整備できる台数は2台となります。

〈計算例その2〉

駐車場整備地区等、延床面積 22,500 m<sup>2</sup> (店舗 2,000 m<sup>2</sup>、事務所 3,000 m<sup>2</sup>、共同住宅 17,500 m<sup>2</sup> (350戸)) の建築物の場合

$$\begin{aligned} \text{①の計算} \quad \text{店舗} \quad 2,000 \text{ m}^2 \div 4,000 &= 0.5 \\ \text{事務所} \quad 3,000 \text{ m}^2 \div 8,000 &= 0.375 \\ \text{共同住宅} \quad 350 \text{ 戸} \div 300 &\doteq 1.17 \\ 0.5 + 0.375 + 1.17 &= 2.045 \Rightarrow 2 \text{ 台} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{②の計算} \quad \text{店舗} \quad \left( \frac{2,000 \text{ m}^2}{22,500 \text{ m}^2} \right) \times 12,000 \div 4,000 &\doteq 0.27 \\ \text{事務所} \quad \left( \frac{3,000 \text{ m}^2}{22,500 \text{ m}^2} \right) \times 12,000 \div 8,000 &\doteq 0.2 \\ \text{共同住宅} \quad \left( \frac{350 \text{ 戸}}{22,500 \text{ m}^2} \right) \times 12,000 \div 300 &\doteq 0.62 \\ 0.27 + 0.2 + 0.62 &= 1.09 \Rightarrow 1 \text{ 台} \end{aligned}$$

$$\text{①} 2 \text{ 台} - \text{②} 1 \text{ 台} = 1 \text{ 台}$$

以上により、荷さばき駐車施設の附置義務 2 台のうち、普通車区画で整備できる台数は 1 台となります。

## (2) 附置義務条例の柔軟な運用

### ① 大規模な事務所の特例に係る大規模低減

事務所用途の駐車需要の発生は、大規模になるにつれて低減する傾向が見られるので、規模に応じて基準を変えるために、低減係数を設けます。

国の標準条例の内容（数値の目安）を踏まえて、四輪車、荷さばきおよび自動二輪車駐車施設の附置義務台数の算出にあたって、延床面積が 10,000 m<sup>2</sup>を超える事務所の場合、次の低減係数の規定を設けます。

10,000 m<sup>2</sup>を超え 50,000 m<sup>2</sup>までの部分の延床面積に 0.7 を、

50,000 m<sup>2</sup>を超え 100,000 m<sup>2</sup>までの部分の延床面積に 0.6 を、

100,000 m<sup>2</sup>を超える部分の延床面積に 0.5 を、

それぞれ乗じて得た面積の合計に 10,000 m<sup>2</sup>を加えた面積を延床面積とみなします。

### ② 大規模な共同住宅の特例に係る大規模低減

共同住宅への配達は世帯数に比例する傾向にあるが、大規模な物件では規模に比例して駐車需要が低減する傾向にあるため、低減係数を設けます。

国の標準条例の内容（数値の目安）を踏まえて、荷さばき駐車施設の附置義務台数の算出にあたって、住戸数が 400 戸を超える共同住宅の場合、次の低減係数の規定を設けます。

400 戸を超え 800 戸までの部分の戸数に 0.5 を、

800 戸を超える部分の戸数に 0.25 を、

それぞれ乗じたものの合計に 400 戸を加えた戸数を当該共同住宅の戸数とみなします。

#### 〈計算例〉 荷さばき駐車施設義務台数の算出

##### 駐車場整備地区等、共同住宅 900 戸の場合

400 戸を超え 800 戸までの部分の戸数 400 戸 × 0.5 = 200 戸

800 戸を超える部分の戸数 100 戸 × 0.25 = 25 戸

200 + 25 + 400 = 625 戸

625 ÷ 300 = 2.08 ⇒ 2 台 (小数点以下切り捨て)

### ③ 共同駐車場の基準緩和（建築敷地から敷地外駐車施設までの距離）

共同駐車場※は、駐車施設の集約化や周辺の既存駐車施設の有効活用を目的として、建築物の敷地内に附置義務駐車施設を設置することができない場合に、建築物の敷地外に附置義務駐車施設を設置することができる制度で、建築物の敷地から共同駐車場までの距離を350m以内としています。

今後、これまで以上に共同駐車場の利用促進を図るために、敷地外駐車施設までの距離の基準を緩和します。

※土地利用計画の上で望ましい場所に立地し、近隣の複数の附置義務駐車場を集約し得る恒久的な大規模駐車場であると認めて、本市が指定したもの。この共同駐車場に附置義務駐車場が集約されることで、より効果的な大規模駐車場の整備が促進され（非効率な小規模駐車場の乱立を防げる）、交通安全や都市景観の保全に寄与するとともに、既存駐車場の有効活用にもつながることが期待されます。

共同駐車場指定箇所一覧 指定33箇所（令和7年9月現在）

#### 【見直し(案)】

##### ■特例基準の緩和（建築敷地から共同駐車場までの距離緩和）

- ・共同駐車場への設置条件:概ね350m以内 ⇒ 概ね500m以内に変更します。

(参考) 距離の考え方

「健康・医療・福祉のまちづくりの推進ガイドラインの策定について（平成26年8月）」において都市圏で高齢者（65歳以上）の歩行の継続距離が500m～700m程度との調査結果に基づき設定。

### ④ 公共交通利用促進等による附置義務台数の緩和策

(現行の緩和措置)

- ・駐車場整備地区等で、鉄道駅に地下通路又は上空通路等で接続する場合の附置義務台数の算出にあたって延床面積の低減率（以下、鉄道利便施設低減という）を最大で20%としています。

#### 【見直し(案)】

- ・鉄道利便施設低減を最大20%⇒最大30%に拡大します。
- ・鉄道利便施設低減を利用する場合の、駅接続方法として、新たに歩行者専用道路を追加します。

(①大規模な事務所の特例に係る大規模低減との併用について)

大規模な事務所に駅接続を行う場合、事務所の延床面積に①の低減係数（延床面積の区分に応じて）を乗じて合計し、そこに④の低減係数（0.7）を乗じます。

### 〈計算例〉

駐車場整備地区等、事務所 105,000 m<sup>2</sup>、その他の特定用途 25,000 m<sup>2</sup>の建築物で駅接続する場合

事務所の延べ面積×①の低減係数

10,000 m <sup>2</sup> を超える部分	40,000 m <sup>2</sup> × 0.7 = 28,000 m <sup>2</sup>
50,000 m <sup>2</sup> を超える部分	50,000 m <sup>2</sup> × 0.6 = 30,000 m <sup>2</sup>
100,000 m <sup>2</sup> を超える部分	5,000 m <sup>2</sup> × 0.5 = 2,500 m <sup>2</sup>

$$28,000 + 30,000 + 2,500 + 10,000 = 70,500 \text{ m}^2$$

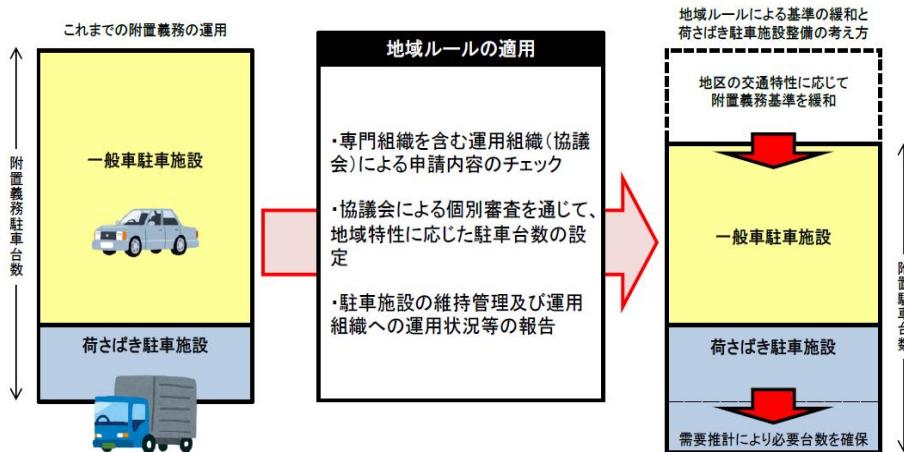
$$70,500 \text{ m}^2 + 25,000 \text{ m}^2 = 95,500 \text{ m}^2$$

$$95,500 \text{ m}^2 \times ④ \text{の低減係数 } 0.7 = \text{附置義務対象の延床面積}$$

### ⑤ 地域ルールの制度化

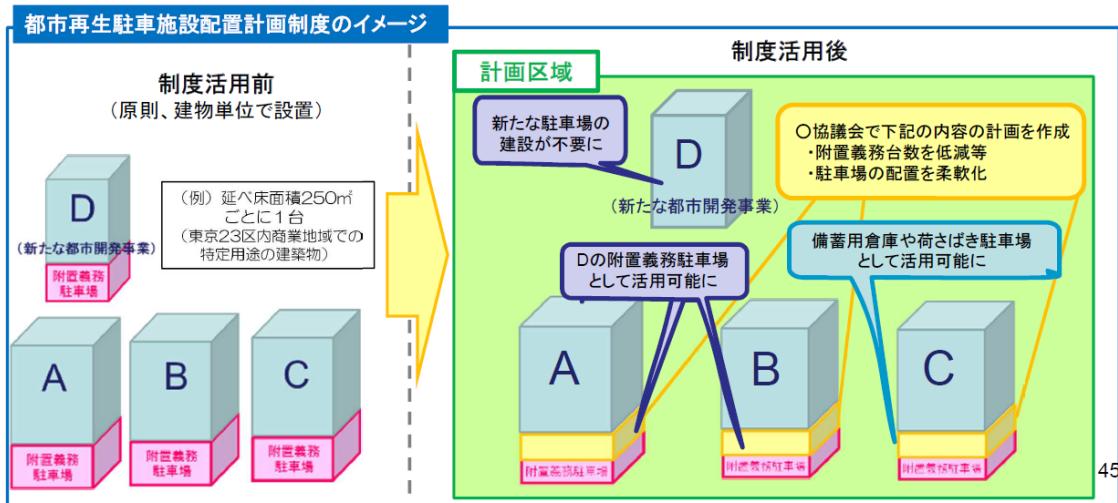
地域ルールは、都心部などを対象に、条例に定める一律の基準によらず、地域特性に応じて駐車施設の配置や附置義務基準の設定を可能とするものです。

今般の改正では、都市機能が高度に集積するエリアにおいて、駐車施設等の過不足や小規模駐車場の乱立による交通阻害といった課題の解決に向けて、まちづくりと一体となって駐車施設の位置や規模を最適化する観点から、「都市再生駐車施設配置計画に基づく地域ルール」の導入を制度化します。



(国土交通省) まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン基本編より

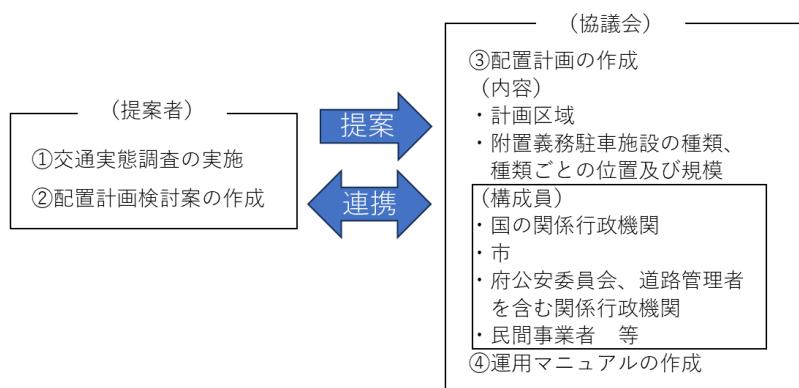
具体的には都市再生特別措置法第19条の13に定める都市再生駐車施設配置計画（以下「配置計画」という。）を活用して、都市再生緊急整備地域の一部の区域の実態に応じ、附置義務駐車施設を建築物単位ではなく区域単位でその位置と規模を最適化するものです。



■配置計画の策定フロー (国土交通省) まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（第2版）より  
配置計画の策定主体は、大阪市を含む都市再生緊急整備協議会（以下「協議会」という。提案を受けて協議会を設置）が行います。

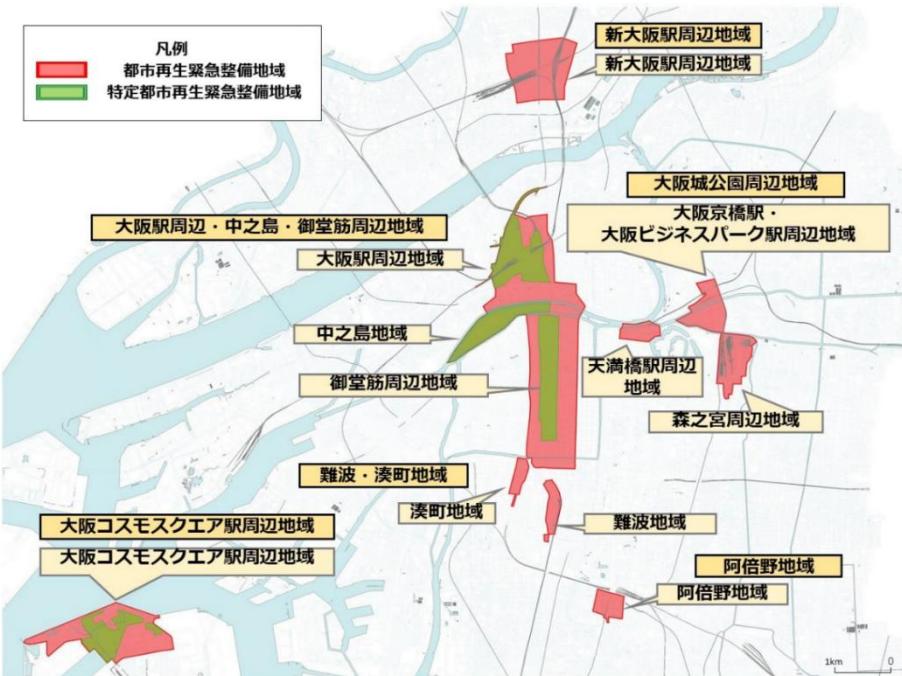
エリアのまちづくりに深く関与するエリアマネジメント団体等の民間事業者から配置計画の導入を望まれる地区について配置計画の計画及び策定・運営に関する補助等について、大阪市へ提案が可能とします。提案者は配置計画策定に必要な駐車実態調査の実施が必要となります。提案内容を踏まえた配置計画を策定する必要があると判断した場合、協議会は提案したエリアマネジメント団体等と連携して地域ルールを策定します。

#### 【都市再生駐車施設配置計画の策定フロー】



## ■地域ルール策定可能エリア

大阪市内の6地域で都市再生緊急整備地域が指定されており、当該地域内で都市再生駐車施設配置計画の策定が可能です。地域ルールの区域は、地域の交通問題等の解決に資するよう、複数の街区からなる一定程度のまとまりのある区域として設定することが必要です。



## ■都市再生駐車施設配置計画に基づく地域ルール

配置計画が作成された場合を想定して、建築主に当該配置計画の内容に則した附置義務が課されるために、駐車場附置義務条例において、配置計画の内容に則して附置義務駐車施設を設けなければならない旨を定めます。また、既存建築物についても配置計画に記載された附置義務を課すために、その旨を同条例に定めます。

### (3) 建築物における駐車施設の附置義務条例の見直し（自動二輪車）

#### ①自動二輪車駐車施設の設置基準

自動二輪車の駐車施設の設置は、平成20年度から附置義務条例に追加して以降、着実に設置が進んでいます。

一方で、自動二輪ドライバーを対象に行ったアンケート調査の結果では、駐車施設を利用しない理由として、「駐車場がない」との回答が半数を占めました。こうした結果も踏まえて、自動二輪の設置基準については、今後の推移を見極めることとします。

【自動二輪車】（現行の設置基準）

（単位：m<sup>2</sup>）

建築物の用途 地域・地区	特定用途			
	百貨店その他の店舗・事務所		左記以外の特定用途	
(1) 駐車場整備地区等	延床面積が2,000m <sup>2</sup> をこえ、3,000m <sup>2</sup> 以下のもの 一律1台	延床面積が3,000m <sup>2</sup> をこえるもの (延床面積) 3,000 →切上げ台数	延床面積が2,000m <sup>2</sup> をこえ、6,500m <sup>2</sup> 以下のもの 一律1台	延床面積が6,500m <sup>2</sup> をこえるもの (延床面積) 6,500 →切上げ台数
(2) 周辺地区 [(1)以外]	延床面積が3,000m <sup>2</sup> をこえ、9,000m <sup>2</sup> 以下のもの 一律1台	延床面積が9,000m <sup>2</sup> をこえるもの (延床面積) 9,000 →切上げ台数	延床面積が3,000m <sup>2</sup> をこえ、9,000m <sup>2</sup> 以下のもの 一律1台	延床面積が9,000m <sup>2</sup> をこえるもの (延床面積) 9,000 →切上げ台数

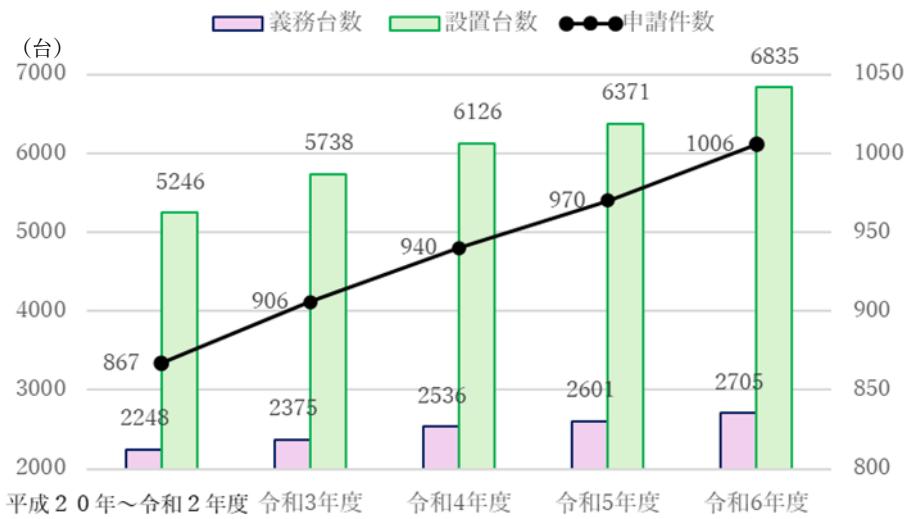


図4-9 附置義務条例による自動二輪駐車施設の設置状況

## ■駐車実態調査結果

- ・駐車率（＝駐車台数÷収容台数）は20%程度でした。

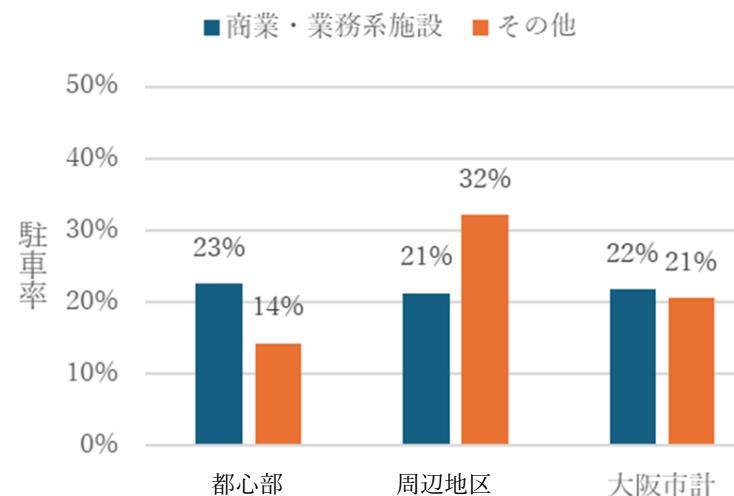


図4-10 地区別の自動二輪車駐車率

## ■アンケート結果

回答率（回答数÷回答者数）

0% 10% 20% 30% 40% 50% 60%

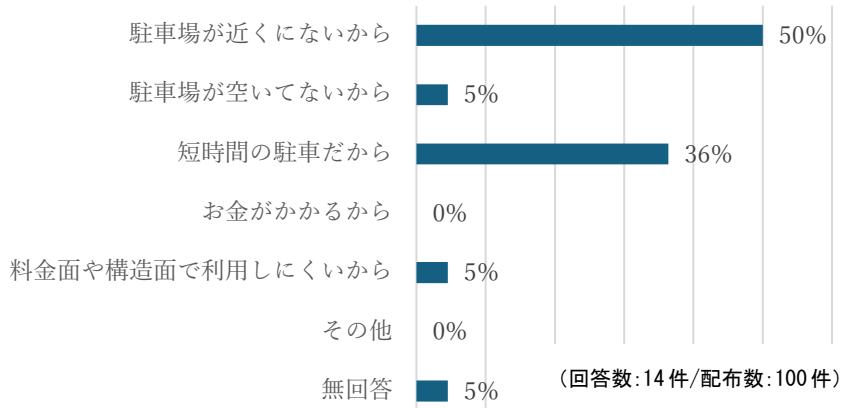


図4-11 自動二輪車のドライバーに対して駐車施設を利用しない理由  
(自動二輪車アンケート:令和5年11月実施)

- ・自動二輪ドライバーを対象に行ったアンケート調査によると、駐車施設を利用しない理由として「駐車場がない」との回答が半数を占めました。

## ■見直しにかかる検討

(駐車率が少ないことへの対応)

- ・令和7年4月施行の道路交通法施行規則等により総排気量50cc以下とされていた原動機付自転車（以下、原付という）に、総排気量50ccを超える125cc以下で最高出力が4kW以下の二輪車が新基準原付として追加されたことから現行の自転車駐車場での駐車ができず、自動二輪車駐車場の需要が高まる可能性があります。
- ・以上の理由から、今回は原単位の見直しは行いません。

## ②附置義務条例の柔軟な運用

### ・大規模な事務所の特例に係る大規模低減（再掲）

事務所用途の駐車需要の発生は、大規模になるにつれて低減する傾向が見られるので、規模に応じて基準を変えるために、低減係数を設けます。

国の標準条例の内容（数値の目安）を踏まえて、四輪車、荷さばきと同様に自動二輪車駐車施設の附置義務台数の算出にあたって、延床面積が10,000m<sup>2</sup>を超える事務所の場合、次の低減係数の規定を設けます。

10,000m<sup>2</sup>を超え 50,000m<sup>2</sup>までの部分の延床面積に 0.7 を、

50,000m<sup>2</sup>を超え 100,000m<sup>2</sup>までの部分の延床面積に 0.6 を、

100,000m<sup>2</sup>を超える部分の延床面積に 0.5 を、

それぞれ乗じて得た面積の合計に 10,000m<sup>2</sup>を加えた面積を延床面積とみなします。

#### （4）共同住宅における駐車施設の指導要綱の見直し

##### ① 駐車施設の設置基準

###### ア) 四輪車設置基準

マンション等の共同住宅において駐車実態調査を実施した結果、現行の設置基準に対して四輪車の保有率が低いことがわかりました。

駐車施設の設置基準については、実態調査の結果に基づき、共同住宅の規模や地域に見合う駐車台数とするために、住戸規模や住戸形式毎に駐車施設の設置基準を設定します。

#### ■実態調査及び結果

令和3年度に実施した共同住宅駐車実態調査結果より保有率を試算しました。

$$\text{保有率} = \text{駐車場利用台数} \div \text{住宅戸数}$$

- ・設定基準については、主に調査員が目視確認した令和3年度調査結果を活用します。
- ・令和3年度調査結果では、住居系・工業系地域の保有率がほぼ同等であったことから、その他地域（商業系地域（近隣商業地域又は商業地域）以外）として以下のとおり合算して保有率を算出しました。

#### 【ワンルーム形式】

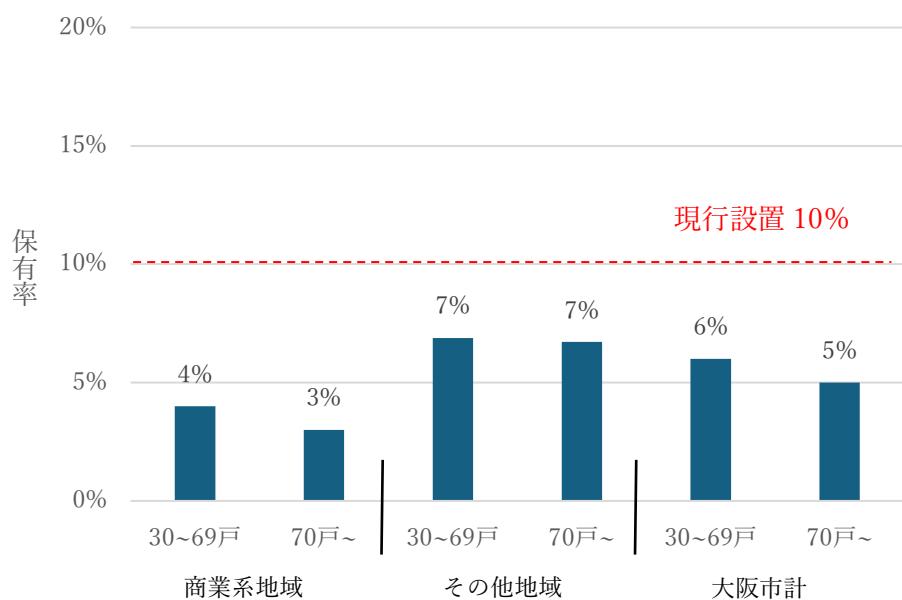


図4-12 用途地域別ワンルーム形式の四輪車保有率

### 【ファミリー形式】

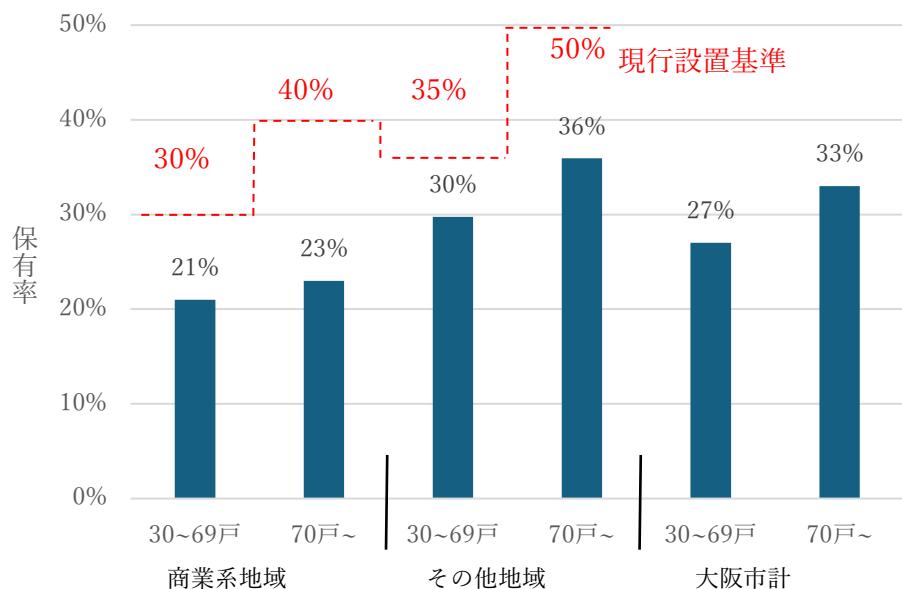


図4-13 用途地域別ファミリー形式の四輪車保有率

### 【設置基準（案）】

#### （設置基準設定の考え方）

上記において算出した実態調査結果による平均保有率以下を設置率とします。

- ・ワンルーム形式では、市内全域において、現行の設置基準 10%に比べ保有率の低下が見られ、戸数に対する変化は大きくは見られなかったものの、地域別においては、商業系地域で 3～4%、その他地域で 7%であったことから、新たな設置基準を商業系地域では 3%、その他地域では 5%とします。
- ・ファミリー形式では、市内全域において、大幅に保有率の低下が見られ、地域別においては、商業系地域で 21%～23%であったことから、新たな設置基準を 20%として、その他地域では、30戸以上 70戸未満では 30%、70戸以上では 36%であったことから、新たな設置基準を 30戸以上 70戸未満では 30%、70戸以上では 35%とします。

【要綱（現行の設置基準）】

共同住宅等建築物の全住戸数		ワンルーム形式住戸	ファミリー形式住戸
30戸以上	商業系地域	10%以上	30%以上
	その他地域		35%以上
70戸以上	商業系地域	10%以上	40%以上
	その他地域		50%以上

【要綱（変更案）】

共同住宅等建築物の全住戸数		ワンルーム形式住戸	ファミリー形式住戸
30戸以上	商業系地域	3%以上	20%以上
	その他地域	5%以上	30%以上
70戸以上	商業系地域	3%以上	20%以上
	その他地域	5%以上	35%以上

■要綱対象規模の下限の設定

車路を設けず前面道路に直接出入りする串刺し駐車を減らし自動車と歩行者の交錯を抑え、街並みの連続性を確保するよう、敷地面積が 500 m<sup>2</sup>を超えるものを対象とします。

イ) 自動二輪車設置基準

自動二輪車の駐車施設の設置は、平成 20 年度から共同住宅指導要綱に追加して以降、着実に設置が進んでいます。

一方で、マンション等の共同住宅において駐車実態調査を実施した結果、保有率は、ワンルーム形式が 3 %程度、ファミリー形式が 6 %程度で、ワンルーム形式は現行の基準と同等となっている一方でファミリー形式は現行の基準と開きがあることが分かりました。こうした結果も踏まえ、自動二輪の設置基準については、ワンルーム形式の設置率は現行と同じとし、ファミリー形式の設置率は 3 %とします。

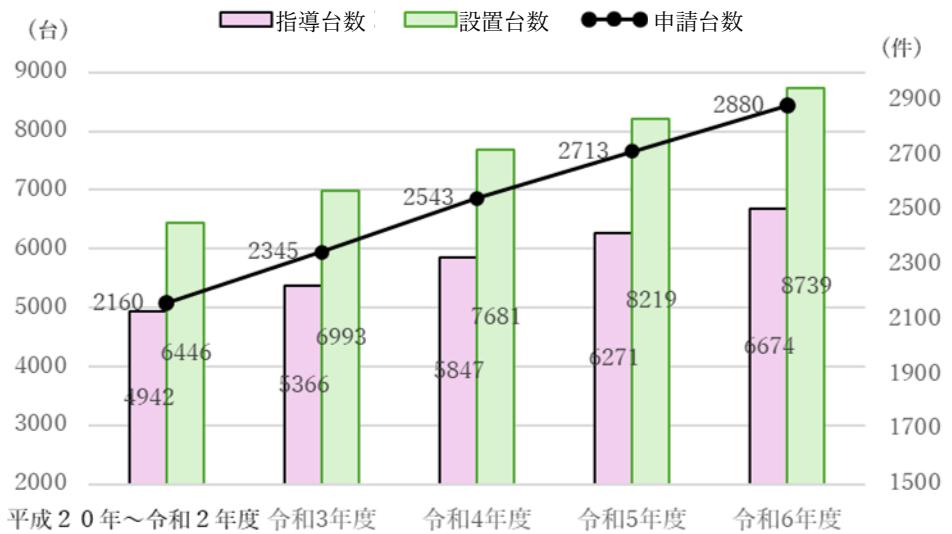


図4-14 共同住宅指導要綱における自動二輪駐車施設の設置状況

#### ■駐車実態調査結果

- ・駐車率（＝駐車台数÷収容台数）は、ワンルーム形式が40%程度、ファミリー形式が50%程度でした。

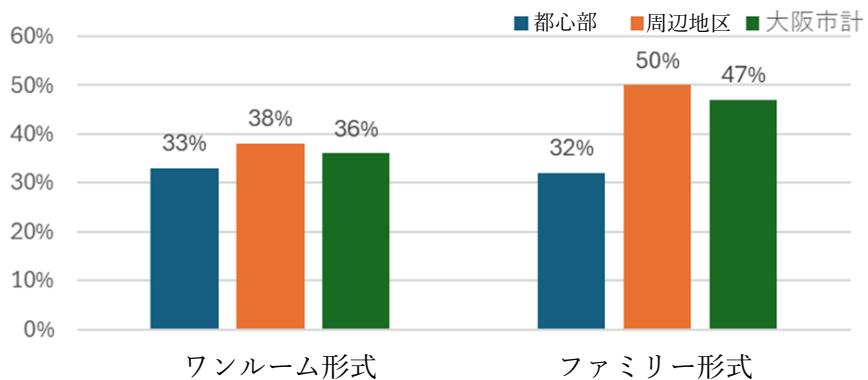


図4-15 共同住宅形式別地区別自動二輪車駐車率

#### 【設置基準（案）】

##### （設置基準設定の考え方）

- ・ワンルーム形式の設置率は現行と同じとし、ファミリー形式の設置率は3%とします。
- ・保有率は、ワンルーム形式が3%程度、ファミリー形式が6%程度で、ワンルーム形式は現行の基準と同等となっている一方でファミリー形式は現行

の基準と開きがあります。

- 令和7年4月施行の道路交通法施行規則等により総排気量50cc以下とされていた原付に、総排気量50ccを超える125cc以下で最高出力が4kW以下の二輪車が新基準原付として追加されたことから現行の自転車駐車場での駐車ができず、自動二輪車駐車場の需要が高まる可能性があります。

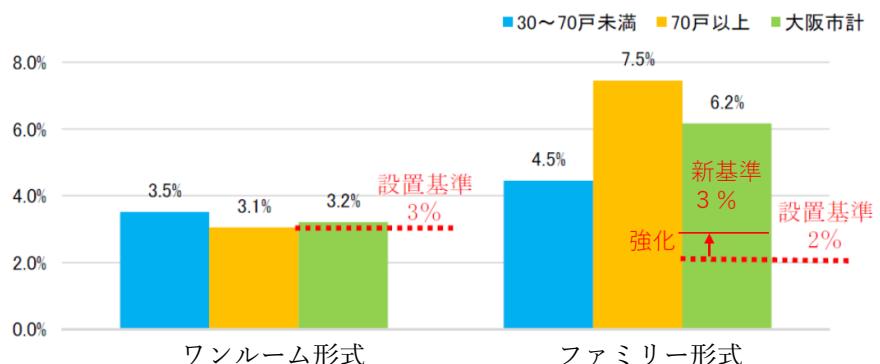


図4-16 共同住宅形式別規模別自動二輪車保有率

#### 【現行の設置基準】

全住戸数	ワンルーム形式	ファミリー形式
30戸以上	3%以上	2%以上

#### 【設置基準の見直し（案）】

※赤字が見直し変更箇所

全住戸数	ワンルーム形式	ファミリー形式
30戸以上	3%以上	3%以上

## 5 今後の駐車施設設置基準の見直しの考え方

---

今回は、駐車施設に関する実態調査結果等を踏まえて、実際の駐車需要に対応するよう、その設置基準の見直しを予定しています。しかしながら、駐車施設の需要動向は経済状況の変化等にも影響することから、今後とも定期的に駐車需要バランスを確認していきます。

## 6 参考資料編

---

### ① 附置義務条例の対象となる建築物の調査概要

#### ■調査対象施設の抽出方法

主な交通結節点の周辺で延床面積が 10,000 m<sup>2</sup>を超える建築物及び市内各地で延床面積 2,000 m<sup>2</sup>を超え 10,000 m<sup>2</sup>以下の建築物を図 6-1、図 6-2 の方法で抽出しました。

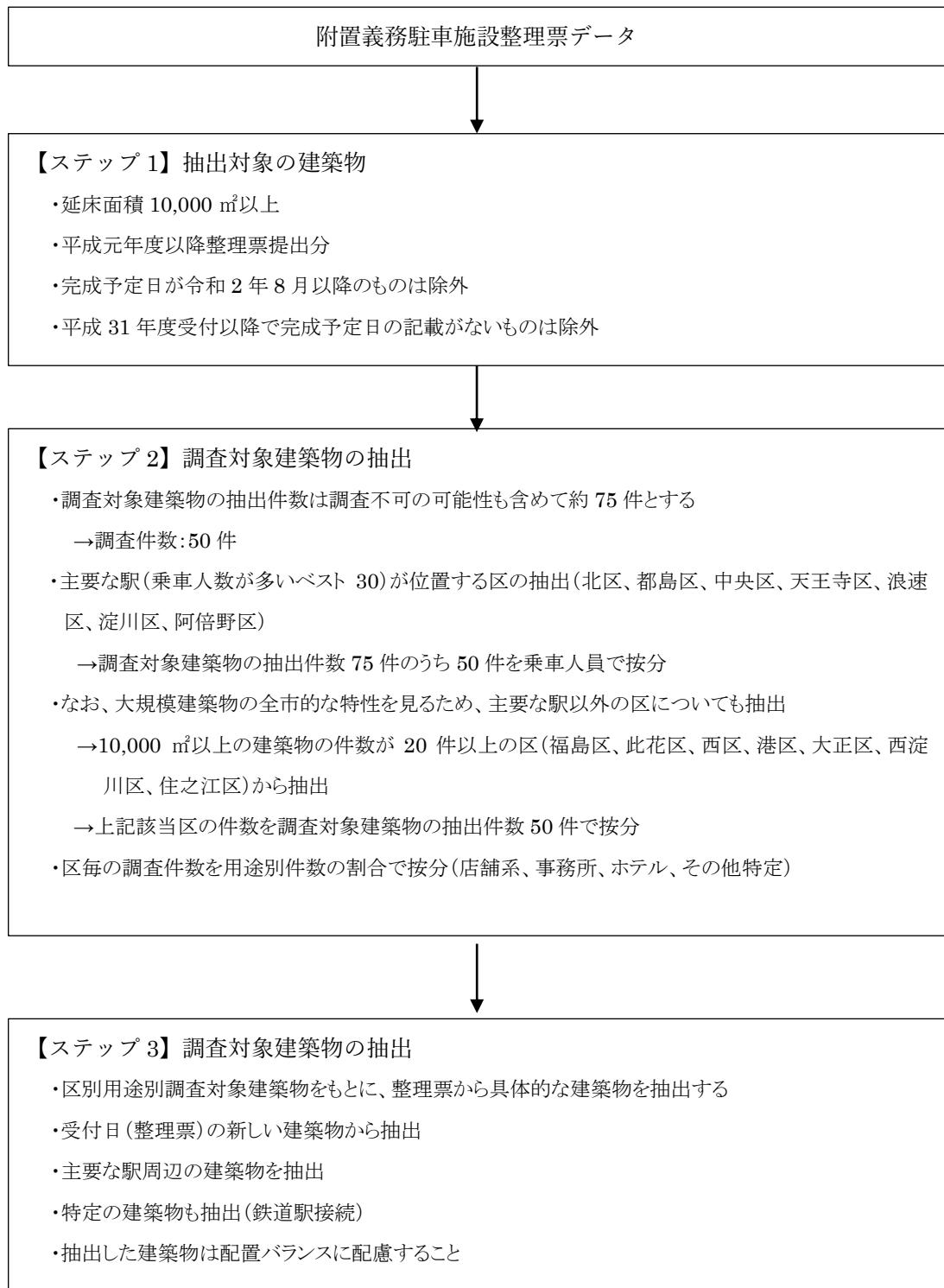


図 6-1 延床面積が 10,000 m<sup>2</sup>を超える建築物の抽出フロー

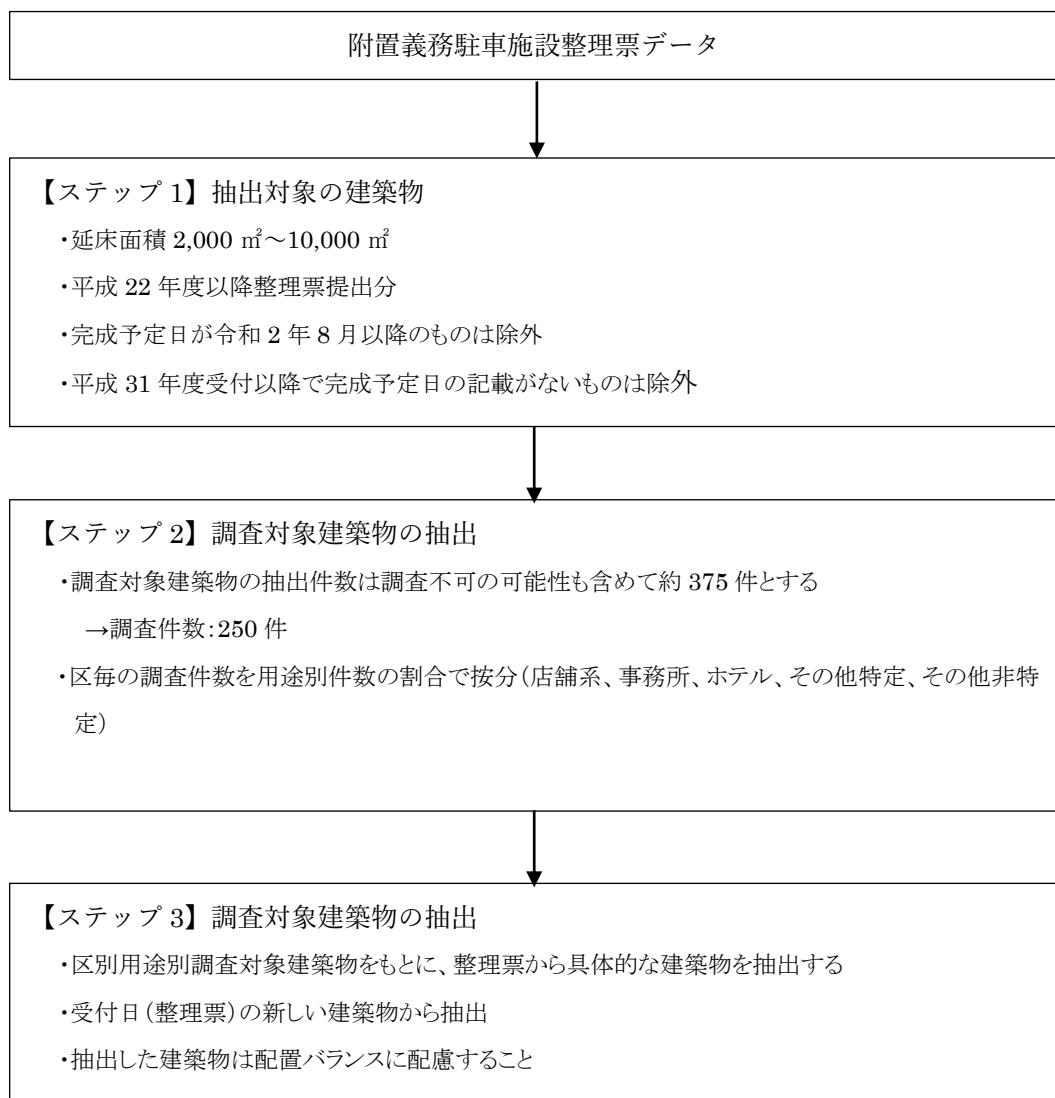


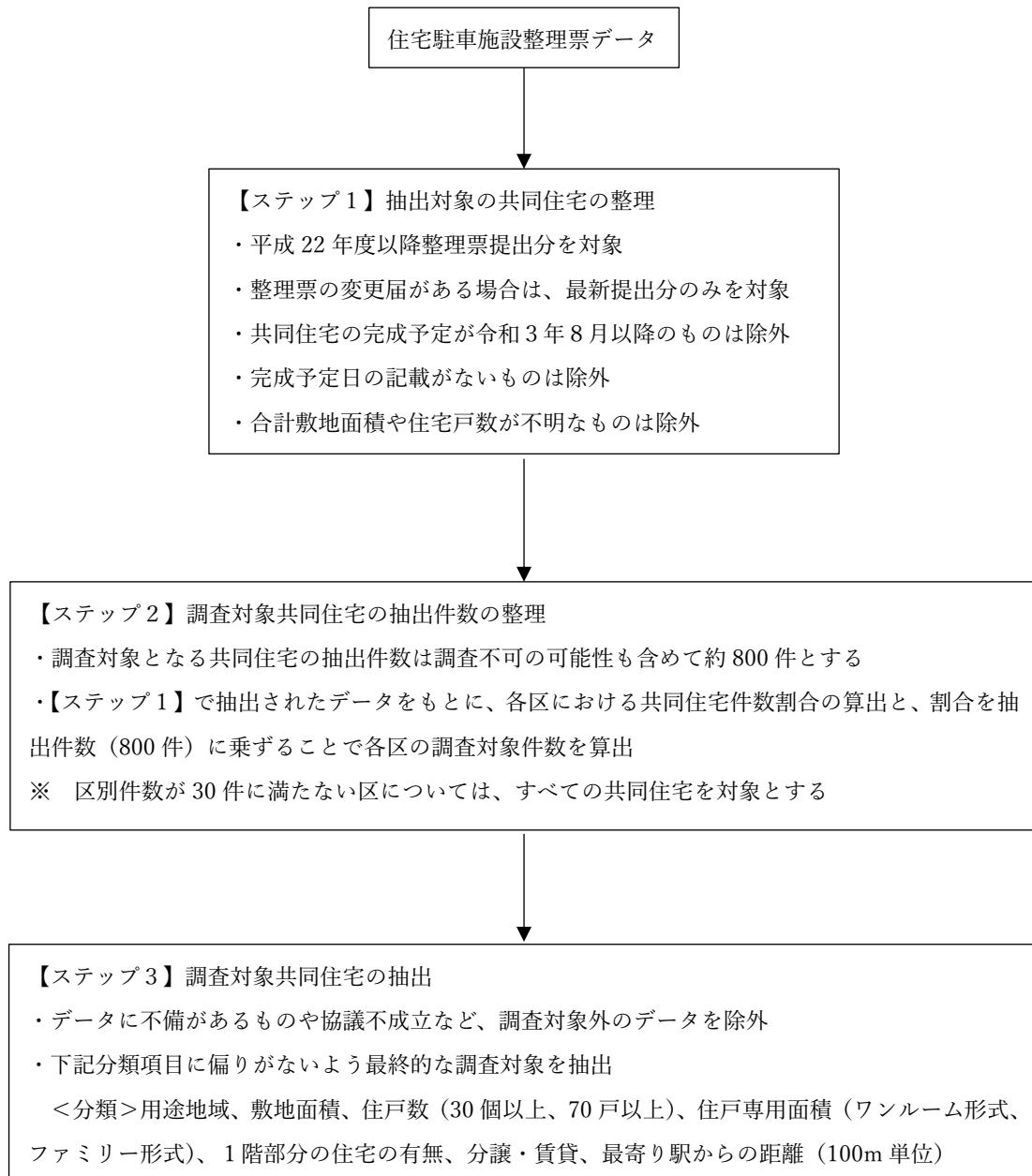
図 6－2 延床面積 2,000 m<sup>2</sup>以上 10,000 m<sup>2</sup>以下の建築物の抽出フロー

■調査件数

		調査対象件数			調査件数			
		大規模	中小規模	計	大規模	中小規模	計	調査率
都心6区	北区	21	31	52	15	29	44	85%
	中央区	11	70	81	9	56	65	80%
	西区	2	18	20	2	15	17	85%
	福島区	1	11	12	1	9	10	83%
	天王寺区	3	6	9	2	5	7	78%
	浪速区	2	18	20	1	15	16	80%
	合計	40	154	194	30	129	159	82%
周辺区	都島区	3	3	6	2	3	5	83%
	此花区	4	10	14	3	9	12	86%
	港区	2	8	10	2	7	9	90%
	大正区	2	10	12	2	8	10	83%
	西淀川区	4	11	15	3	9	12	80%
	淀川区	7	26	33	5	20	25	76%
	東淀川区		6	6		5	5	83%
	東成区		11	11		9	9	82%
	生野区		5	5		4	4	80%
	旭区		4	4		3	3	75%
	城東区		7	7		6	6	86%
	鶴見区		7	7		6	6	86%
	阿倍野区	1	4	5	1	3	4	80%
	住之江区	8	13	21	6	10	16	76%
	住吉区		7	7		6	6	86%
	東住吉区		5	5		4	4	80%
	平野区		5	5		4	4	80%
	西成区		11	11		9	9	82%
合計		31	153	184	24	125	149	81%
大阪市計		71	307	378	54	254	308	81%

## ② 共同住宅指導要綱の対象となる建築物の調査概要

### ■調査対象施設の抽出方法



■調査件数

No	区	調査対象件数	有効件数	有効率
1	北区	68	41	60%
2	都島区	34	19	56%
3	福島区	32	21	66%
4	此花区	10	7	70%
5	中央区	54	28	52%
6	西区	36	24	67%
7	港区	19	17	89%
8	大正区	15	7	47%
9	天王寺区	35	26	74%
10	浪速区	28	19	68%
11	西淀川区	25	23	92%
12	淀川区	64	51	80%
13	東淀川区	38	28	74%
14	東成区	27	26	96%
15	生野区	19	11	58%
16	旭区	17	13	76%
17	城東区	45	34	76%
18	鶴見区	27	19	70%
19	阿倍野区	33	18	55%
20	住之江区	17	11	65%
21	住吉区	23	19	83%
22	東住吉区	24	20	83%
23	平野区	25	16	64%
24	西成区	16	5	31%
合計		731	503	69%